XI Zjazd APRL

CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

17 23.04.1978 (1398)

XI Zjazd APRL

NA PIERWSZEJ LINII DZIAŁANIA

Za kilka dni, 29 kwietnia, obradować będzie w Warszawie XI Krajowy Zjazd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Towarzyszyć mu będzie zainteresowanie całej społeczności lotniczej. I chyba nie tylko lotniczej. Jest to zrozumiałe, ponieważ Aeroklub PRL kieruje lotnictwem sportowym, a więc tym rodzajem lotnictwa, które jest powszechne i ogólnodostępne. Znajduje się ono na pierwszej linii działania, na styku społeczeństwa, a przede wszystkim młodzieży — z lotnictwem. Rezultaty pracy Aeroklubu PRL budzą zrozumiałe zainteresowanie społeczne, chociażby z tego powodu, że lotnictwo sportowe było, jest i będzie najlepszą szkołą rozwijania zainteresowań lotniczych i wstępnego szkolenia specjalistów. Z niego to rekrutować się winna kadra do pracy zawodowej w lotnictwie. Działalność Aeroklubu PRL i kierowanego przezeń lotnictwa sportowego zazębiają się z pracą innych rodzajów lotnictwa — cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego. W organizacji lotnictwa w Polsce Aeroklub PRL, mający szeroką społeczną platformę działania, jest ważnym i spójnym ogniwem pracującym na rzecz całego lotnictwa polskiego; jest integralnie z nim związany, co wyraża się m. in. i w tym, iż we władzach naczelnych APRL reprezentowani są przedstawiciele wszystkich rodzajów lotnictwa w Polsce.

Jest to prawda oczywista, znana od lat, ale godna przypomnienia przed Zjazdem. Po to, aby łatwiej było zrozumieć pewne złożone problemy lotnictwa sportowego, których pomyślne rozwiązanie nie leży w możliwościach jedynie samego Aeroklubu PRL. Mogą one być załatwione tylko we wzajemnym, harmonijnym współdziałaniu z innymi rodzajami lotnictwa. Należą do nich m. in. nabrzmiałe od dłuższego już czasu znane sprawy kadrowe i sprzętowe.

Upływająca, czteroletnia kadencja władz naczelnych Aeroklubu PRL była w stowarzyszeniu okresem sporych sukcesów, ale i niemałych trudności. Na arenie międzynarodowej zdobyto wiele zwycięstw, zwiększyła się liczba wylatanych godzin i wykonanych skoków spadochronowych. Zwiększył się, aczkolwiek jeszcze niewystarczająco, park sprzętu lotniczego i zasób lotniskowych nieruchomości. W Piotrkowie Trybunalskim, w Lesznie, Zamościu i w Dęblinie powstały nowe aerokluby. Kilka aeroklubów przejęło funkcje centralnych ośrodków szkoleniowych.

Jednak nie wszystkie założenia programowe, wytyczone na X Zjeździe APRL, mogły być w całości zrealizowane z przyczyn ekonomicznych. W napiętej sytuacji gospodarczej kraju nie było możliwe uzyskanie niezbędnych dotacji budżetowych na bieżącą działalność oraz limitów na budownictwo. Równocześnie, m. in. w związku z dynamicznym rozwojem innych dziedzin lotnictwa cywilnego, wzrostem cen materiałów, urządzeń i budownictwa oraz usług itp. — w lotnictwie sportowym wystąpiły pewne zjawiska negatywne. Należały do nich, o czym dyskutowano szeroko przed Zjazdem, m. in.: znaczny i przeważnie bezekwiwalentny odpływ kadry instruktorskiej i technicznej do innych rodzajów lotnictwa cywilnego, co ujemnie wpłynęło na przebieg szkolenia: trudności w pokryciu z dotacji kosztów stałych, co hamująco wpłynęło na dalsze rozwinięcie zadań szkoleniowych, propagandowych i remontów oraz spowodowało nadmierne obciążenie aeroklubów wypracowywaniem tzw. dochodów własnych, ograniczenie dostaw sprzętu lotniczego, szczególnie samolotów; przestoje samolotów z powodu niewywiązywania się niektórych zakładów przemysłu lotniczego z zobowiązań remontowych; bezekwiwalentne lub tylko częściowo rekompensowane, usuwanie lotnisk sportowych z obszaru coraz większej liczby rozbudowywujących się miast; opóźnienia inwestycji budowlanych ze względu na brak potencjału wykonawczego i mocy przerobowych przedsiębiorstw.

Wiele trudności w pracy lotnictwa sportowego łagodziła stała troska i pomoc instancji partyjnych i władz wojewódzkich, które stworzyły aeroklubom sprzyjający klimat dla realizacji zadań wychowawczych i szkoleniowo-sportowych, udzielając im w tej działalności dużej pomocy. Dzięki temu aerokluby regionalne, przy ofiarnej pomocy kadry zawodowej i licznej rzeszy działaczy społecznych, związały się silnie ze swymi regionami, wnosząc swój wkład w ich rozwój społeczno-gospodarczy. Warość czynów społecznych w minionym czteroleciu wyraża się kwotą 10 milionów złotych.

W realizacji głównych zadań podstawową rolę spełniały kontakty z Ministerstwem Obrony Narodowej i Ministerstwem Komunikacji oraz z dowództwami Wojsk Lotniczych i Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, które udzielały aeroklubom wydatnej pomocy kadrowej i sprzętowej, a także pomocy techniczno-szkoleniowej i organizacyjno-gospodarczej. Aerokluby regionalne rozwijały również współpracę z organizacjami Federacji SZMP. Konkretne efekty dała Aeroklubowi PRL niezwykle owocna współpraca z Ministerstwem Oświaty i Wychowania. Obok tradycyjnych form współdziałania, w ostatnich trzech latach wprowadzono wspólnie lotnicze obozy przysposobienia obronnego. Jako przykład można podać m. in., że na ponad 40 obozach ok. 5 tysięcy dziewcząt i chłopców szkół ponadpodstawowych zapoznało się z lotnictwem.

Nie wspominamy, nie wyliczamy tu osiągnięć i sukcesów sportowców lotniczych APRL, ponieważ są one na ogół znane i pisaliśmy o nich często. Pragniemy przy tej okazji jednak szczególnie wyróżnić, jako przykład aktywności i zaangażowania w pracy społecznej — Komisję Balonową. Garstka ludzi, wielkich entuzjastów baloniarstwa, potrafiła bez centralnych dotacji, przy ograniczeniach i przeszkodach, ruszyć rozwój sportu balonowego w kraju i pokusić się o rywalizację z zagranicznymi konkurentami. Jest to przykład ze wszechmiar godny naśladowania i upowszechnienia.

Takich grup i takich działaczy społecznych mamy zresztą w stowarzyszeniu znacznie więcej, szczególnie w aeroklubach regionalnych i w większości komisji specjalistycznych. Aeroklub PRL jest organizacją społeczną, jego sprawność działania i siła oddziaływania zależeć będzie od jak najliczniejszej armii społeczników, działaczy serdecznie i ofiarnie zaangażowanych na co dzień w rozwój lotnictwa polskiego. Trzeba ich skupiać w szeregach Aeroklubu PRL jak najwięcej, dawać szerokie możliwości działania społecznego, wychodząc naprzeciw dążeniom i aspiracjom ludzi, z pożytkiem dla rozwoju lotnictwa sportowego.

Swe dotychczasowe osiągnięcia, w trudnych warunkach ubiegłego czterolecia, zawdzięcza Aeroklub PRL przede wszystkim swym członkom, sportowcom lotniczym, ofiarnym działaczom i entuzjastom lotnictwa, a także oddanym i doświadczonym pracownikom wszystkich jednostek stowarzyszenia. Ich inicjatywy, wkład pracy i osobiste poświęcenie znajdą napewno wysoką ocenę i uznanie XI Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL.

Aeroklub PRL przychodzi na Zjazd — najwyższe forum stowarzyszenia — z pokaźnym dorobkiem swej działalności, ale też i ze sporym pakietem problemów wymagających rozwiązania. Nie można też liczyć, że w toku jednodniowych roboczych obrad załatwione zostaną wszystkie ważniejsze sprawy. Zjazd, po podsumowaniu działalności organizacji, ustali węzłowe kierunki dalszej pracy i wybierze nowe władze naczelne Aeroklubu PRL. Od tej nowej władzy, jej energii, operatywności i trafności decyzji zależeć będzie dalszy rozwój lotnictwa sportowego.

Delegatom na Zjazd życzymy owocnych obrad, a Aeroklubowi PRL — dalszego pomyślnego rozwoju i wielu sukcesów dla Polskich Skrzydeł.

Ikarus

NOMINACJE PROFESORSKIE

Rada Państwa nadała tytuły naukowe profesora zwyczajnego i profesora nadzwyczajnego grupie uczonych, pracowników uczelni i instytutów medycznych. Wśród nich nominację na profesora zwyczajnego otrzymał płk dr hab. **Stanisław Barański** — profesor nadzwyczajny w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie; nominację na profesora nadzwyczajnego otrzymał płk dr hab. **Eugeniusz Marks** — docent w WIML.

NOWE WŁADZE AEROKLUBU KRAKOWSKIEGO

21 marca br. obradowało walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze Aeroklubu Krakowskiego, który — jak już informowaliśmy — obchodzi w bieżącym roku półwiecze swej działalności. W toku obrad podsumowano dorobek aeroklubu, ustalono zadania na najbliższe lata i wybrano nowe władze. Na czele nowo wybranego Zarządu AK stanął jako prezes mgr inż. **Leon Dusik**, dyrektor naczelny „Miraculum"; I wiceprezesem został mgr **Stanisław Gąciarz**, II wiceprezesem dr **Stanisław Turlej**, a sekretarzem — mgr **Marian Markowski**. Nowo wybranym władzom Aeroklubu Krakowskiego życzymy owocnej działalności.

PODZESPOŁY DO IŁA-86 — TAKŻE ZE ŚWIDNIKA

Obok Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Mielec" jednym z producentów podzespołów do radzieckiego samolotu pasażerskiego Il-86 jest także Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-Świdnik", w której zszedł niedawno z montażu kolejny kontener podzespołów do aerobusa.

POŻEGNANIE TADEUSZA LITWIŃSKIEGO W CZLC

W siedzibie Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji nastąpiło 31 marca br. uroczyste pożegnanie znanego działacza spadochronowego, **Tadeusza Litwińskiego**, pracownika Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, który po 43 latach działalności i pracy w lotnictwie przeszedł na zasłużoną emeryturę. W imieniu władz lotnictwa cywilnego pożegnał go zastępca dyrektora CZLC mgr inż. **Aureliusz Misiorek**, dziękując serdecznie Tadeuszowi Litwińskiemu za ofiarną działalność w lotnictwie polskim, a szczególnie w spadochroniarstwie. Tadeusz Litwiński otrzymał wiązankę kwiatów oraz w upominku pamiątkową książkę.

PRZELOTY SZYBOWCOWE W LESZNIE

6 kwietnia br. piloci trenujący w Centrum Szybowcowym w Lesznie Wlkp. uzyskali kilka wartościowych wyczynów. **Jacek Dankowski** (na „Piracie") i **Ryszard Łukasiewicz** (na „Cobrze") przelotami docelowo-powrotnymi powyżej 300 km zdobyli diamenty do złotej odznaki. Wykonano również 4 przeloty po trasie trójkąta 500 km — na „Jantarach". 9 kwietnia **Małgorzata Białowąs-Burczak** (na „Piracie") wykonała przelot po trasie trójkąta 333 km, zdobywając warunek do złotej odznaki i pierwszy diament. (K.K.)

IV MIĘDZYNARODOWE ZAWODY LOTNIOWE W ZAKOPANEM

W dniach 8–9 kwietnia br. odbyły się w Zakopanem, na stokach Nosala, IV Międzynarodowe Zawody Lotniowe. Uświetniły one w tym roku 400-lecie Zakopanego. Startowało ponad 110 zawodników z Czechosłowacji, Węgier i Polski. Komisja sędziowska uznawała, zarówno w lotach na długotrwałość jak i na celność lądowania, tylko te loty w których zawodnicy lądowali w kręgu. Dlatego też do punktacji zakwalifikowało się tylko 78 zawodników, w tym 14 Węgrów i 14 Czechosłowaków.

W konkurencji długotrwałości lotu (8 kwietnia) sklasyfikowano 52 pilotów, w tym 9 Czechosłowaków i 9 Węgrów. Pierwsze miejsce w klasie standard zdobyli równą ilością punktów **Włodzimierz Tałańczuk** i **Paweł Wierzbowski** (Polska), obaj na nowych lotniach własnej konstrukcji. W klasie otwartej na długotrwałość lotu pierwsze miejsce wywalczyli Polak **Józef Korol** i **Peter Skyba** z Czechosłowacji.

W konkurencji lotów na celność lądowania (9 kwietnia) zakwalifikowano tylko 26 zawodników, w tym 5 Węgrów i 5 Czechosłowaków. W klasie standard zwyciężył **Gabryiel Vicen** (Czechosłowacja), a w klasie otwartej — **Janusz Ciepliński**. W czasie rozgrywania tej konkurencji wydarzył się tragiczny wypadek, polski pilot **Janusz Styczyński**, lecący na lotni klasy standard, w czasie wykonywania zakrętu z wiatrem przeszedł w nurkowanie i poniósł śmierć na miejscu.

W klasyfikacji łącznej zwyciężył **Paweł Wierzbowski** (Polska) przed **Gabryielem Vicenem** (Czechosłowacja) i **Józefem Gigoniem** (Polska).

O zawodach napiszemy obszerniej w następnych numerach. (A.M.)

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- PREFERENCJE DLA JAKOŚCI
- ZDOBYWAJMY ODZNAKI SZYBOWCOWE
- „PZL — WARSZAWA"
- SZYBOWIEC DWUMIEJSCOWY SZD-50 „PUCHACZ"
- 1000 „KOSMOSÓW"

NASZA OKŁADKA:

Jeden z żołnierzy „Czerwonych Beretów" podczas układania spadochronu. Kandydatów do służby w 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej szkoli m.in. także Aeroklub PRL.

Zdjęcie: WAF — T. SZCZEPANIAK

SPOTKANIE z LAUREATAMI

Jak już informowaliśmy, 3 kwietnia odbyło się w Ministerstwie Komunikacji spotkanie członków Kapituły i redakcji z laureatami „Błękitnych Skrzydeł" za 1977 r. Było nam miło, że nasi goście ocenili je jako potrzebne i sympatyczne, podkreślając iż spotkania tego rodzaju są niezwykle rzadkie w naszym lotniczym życiu. Mało jest bowiem okazji — mówiono — nawet nie ma ich na Święto Lotnictwa, aby przedstawiciele prawie wszystkich środowisk i specjalności lotniczych mogli się spotkać razem, poznać wzajemnie i porozmawiać o sprawach ich interesujących. Możemy wyrazić tylko zadowolenie z takiej opinii i podziękować za nią serdecznie laureatom i członkom kapituły.

Tych kilka poniższych zdjęć ze spotkania dedykujemy naszym gościom na pamiątkę.

1

2

3

4

5

6

7

8

NA ZDJĘCIACH:

1. Od lewej — Jerzy Osiński, Pelagia Majewska, Witold Rychter i Leon Kłodecki (Białystok).

2. Od lewej — Józef Jabłoński (prezes AW), Józef Lipiński (dyrektor naczelny „PZL–Warszawa") i Jerzy Małkiński (dyrektor ze Zjednoczenia „PZL").

3. Siedzą od lewej — Józef Szczutkowski (Grudziądz), Stefan Mrozowicz (Toruń) i Ryszard Badowski.

4. Wiceminister Jan Raczkowski wręcza dyplom ppłk. pil. Witoldowi Białeckiemu z WOSL w Dęblinie.

5. Gości powitał red. nacz. „Skrzydlatej" J.R. Konieczny.

6. Wiceminister Jan Raczkowski w rozmowie z Adelą Dankowską i Pawłem Zołotowem; w głębi Kazimierz Wierzbicki i Witold Rychter.

7. Od lewej — Zdzisław Dudzik, Józef Szczutkowski, J.R. Konieczny i Jerzy Pawlak.

8. Stanisław Maksymowicz (w środku) w rozmowie z przedstawicielami Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu.

Zdjęcia: BERNARD KOSZEWSKI

NASI LAUREACI

ZACZĘŁO SIĘ OD „FARMANA..."

W ubiegłym roku minęło 20 lat od zbudowania przez seniora naszych pilotów — PAWŁA ZOŁOTOWA, wiernej kopii samolotu „Farman-4", na którym po raz pierwszy wzniósł się w powietrze jeszcze przed I wojną światową. W ubiegłym też roku budowniczy samolotów „w stylu retro" ukończył 85 lat życia, z których nie wiadomo dokładnie ile, ale wiele przeżył po prostu... w powietrzu. Jednakże nie samo latanie — choć pilotem był świetnym — przyniosło mu sławę. Popularny stał się właśnie przez te stare płatowce, przywracane współczesności z historii lat minionych.

Zaczęło się od „Farmana-4", tej wspominanej z sentymentem „latającej etażerki". Dlaczego właśnie „Farman"? To przecież zrozumiałe, z niego bierze początek lotniczy życiorys Pawła Zołotowa. Ponadto tego właśnie samolotu nie było dotychczas w muzealnych zbiorach, niech więc będzie! Jak postanowił, tak zrobił. Nie lubi jednak dziś wspominać lat rodzenia się „Farmana". Ciężki to był poród i gdyby nie pomoc wielu ludzi z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, to kto wie?...

Wtedy jeszcze latał w Aeroklubie Robotniczym i musiał dzielić czas na pracę w WSK, latanie oraz budowę historycznego płatowca. Żona, Stanisława, choć wyrozumiała dla jego lotniczych pasji, w końcu jednak zdenerwowała się. No, bo nie dość, że od świtu do zmroku przebywał wyłącznie w obrębie lotniska, to jeszcze, kiedy zabrakło mu pieniędzy na wykończenie „Farmana", sprzedał... domową maszynę do szycia!

Kiedyś wreszcie lekarze powiedzieli: Dość latania! Nie ze względu na zły stan zdrowia, tylko podeszły wiek. Kiedy to było? Ile miał lat? Nawet nie chce odszukać dziennika lotów, aby sprawdzić datę tego ostatniego. Po co? I tak sam uznał, że jego czas odejścia z lotnictwa jeszcze nie nastał. A że był już — jak sam mawia — „na emerytalnym urlopie", miał większe możliwości oddania się ulubionemu zajęciu przy wskrzeszaniu starych samolotów.

„Blériot'a", który był następnym, dzieliło od „Farmana" dziesięć długich lat, ale już „Lotnia" — pierwowzór polskiego szybowca konstrukcji Czesława Tańskiego — powstała w ciągu zaledwie dwóch lat. Była jednocześnie pewnym zwrotem w jego działaniu, chciał przypomnieć historię polskiego lotnictwa. Po „Lotni" przemyśliwał zbudować kopię innego, sławnego płatowca z lat międzywojennych — RWD-5 bis, na którym Skarżyński przeleciał w 1933 roku Atlantyk. Poszukiwał odpowiedniej dokumentacji, zdjęć. Ale nikt nie był zainteresowany tą koncepcją. Łatwiej zdobył materiały do budowy mini-wiatrakowca „Bensen'a", a potem samolotu Santos-Dumont'a z 1906 roku.

Niedawno jeden z pracowników świdnickiej WSK — Tadeusz Gierszon, wygrzebał gdzieś zdjęcie najstarszego chyba na świecie śmigłowca, prezentowanego na wystawie prototypów różnych pojazdów i maszyn w Muzeum Techniki w Elsinorze w Danii. Przyniósł to zdjęcie Zołotowowi, a ten żywo zainteresował się konstrukcją z 1911 roku. Napisał nawet list do dyrekcji duńskiego muzeum z prośbą o przesłanie dodatkowych materiałów, które umożliwiłyby mu podjęcie budowy rekonstrukcji. Ze skąpych danych wynika, że ów śmigłowiec miał masę około 40 kilogramów i silnik o mocy zaledwie 6 KM. Te informacje jednak i posiadane zdjęcie to za mało, aby przystąpić do pracy. Z Danii tymczasem nie ma dotychczas żadnych wiadomości mimo, że od wysłania listu minęło już pół roku.

Paweł Zołotow różne trudności pokonywał w dążeniu do wytyczonego celu. To prawda, że z wiekiem coraz trudniej je przezwyciężać, ale senior nic nie stracił ze swego dawnego wigoru. Może już tylko słuch i wzrok nie takie jak przed laty, ale kiedy się czegoś bardzo pragnie?... Zołotow nie chce bezczynnie przesiadywać w domu. Czeka tylko, aż się nieco ociepli, aby mógł swobodnie pracować w hangarze i na lotnisku. No i żeby ta dokumentacja dotarła wreszcie z Danii!

Wnuczka Ania, od najmłodszych lat śledząca rekonstrukcyjne poczynania swego dziadka, jest przekonana, że i tym razem „nie nawali".

— Bo dziadziu jak sobie coś postanowi — stwierdza z przekonaniem — to musi mu się udać!

TADEUSZ CHWAŁCZYK

Paweł Zołotow.

Zdjęcie autora

Krzysztof Lenartowicz

Zdjęcie: B. Koszewski

PRACA I SPORT

Najmłodszym laureatem „Błękitnych Skrzydeł" za 1977 r. jest 29-letni KRZYSZTOF LENARTOWICZ, absolwent Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie, magister inżynier automatyki, pracownik Polskich Linii Lotniczych LOT — drugi pilot na samolotach An-24, członek Aeroklubu Krakowskiego, społeczny instruktor lotniczy, czołowy pilot samolotowy rajdowo-nawigacyjny — m.in. dwukrotny wicemistrz Polski, reprezentant kraju. W ubiegłym roku podczas II Mistrzostw Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich w Austrii był o krok od zdobycia tytułu mistrzowskiego. Ostatecznie zajął piąte miejsce ale walnie przyczynił się do zdobycia srebrnego medalu przez naszą drużynę. Za ten właśnie wyczyn otrzymał nasze honorowe wyróżnienie roku.

— Złoto — indywidualne i zespołowe — było jednak tuż, tuż. W pewnym momencie, na trasie miał je Pan już „w kieszeni". Jak to się stało — pytamy Krzysztofa Lenartowicza — że wymknęło się ono Panu a tym samym polskiej drużynie?

— W mistrzostwach świata debiutowaliśmy — odpowiada K. Lenartowicz. — Mimo solidnego treningu, nie wyczuwałem jeszcze dostatecznie ich regulaminu. W podświadomości tkwiły przyzwyczajenia do zasad rozgrywania zawodów samolotowych w naszym kraju. Na trasie nawigacyjnej mistrzostw świata przykładałem się więc czasami nie do tego, co było w danej chwili najważniejsze. W moim lataniu w pierwszej kolejności skupiam się na szukaniu znaków i identyfikowaniu obiektów na trasie a dopiero w drugiej kolejności na regularności przelotu. O tym, że straciłem — jak się później okazało — „pewny" złoty medal, zdecydowała chwila dekoncentracji. Przeleciałem po prostu niewielką górę nie z tej strony z której należało i minimalnie wyszedłem na zewnątrz trasy, która miała szerokość 800 m. Pech chciał, że właśnie w tym miejscu była „bramka" czyli punkt kontroli czasu i dokładności przelotu. Otrzymałem więc punkty karne za ominięcie tego punktu i trzeba było pożegnać się z medalem, a nawet dwoma. I to złotymi. Szkoda. Myślę jednak, że oprócz ewidentnego błędu pewną rolę w tym zdarzeniu odegrała debiutancka trema.

— Miejmy jednak nadzieję, że to co nie udało się w Austrii uda się być może już w br. w Anglii, gdzie rozegrane zostaną II Samolotowe Rajdowe Mistrzostwa Świata z udziałem reprezentacji Polski.

— Trudno w tej chwili powiedzieć jakie są szanse reprezentantów Polski w tej imprezie, tym bardziej, iż nie mamy jeszcze jej oficjalnego regulaminu. Niewątpliwie powinien już procentować austriacki „chrzest" a debiutancka trema powinna być za nami. Przekonaliśmy się już, że inni zawodnicy to też tylko ludzie. Myślę, że wystarczy nam tylko dobrze polatać i potrenować by „zamieszać" wśród najlepszych. Oczywiście chciałbym bardzo reprezentować barwy kraju w tej imprezie, i to w charakterze pilota. Jak bowiem wiadomo, mistrzostwa rajdowe w przeciwieństwie do mistrzostw w pilotażu samolotów lekkich rozgrywane są w załogach dwuosobowych. Wiem, że jestem brany pod uwagę przy typowaniu reprezentantów na mistrzostwa w Anglii. Nie jest jednak jeszcze pewne w jakim charakterze. Niewykluczone, że będę tylko nawigatorem. Stawka naszych pilotów, którzy kandydują do mistrzostw świata jest bowiem bardzo wyrównana. Tak czy inaczej dam z siebie wszystko i postaram się nie powtórzyć błędu z Austrii.

— Jak Pan godzi pracę zawodową w PLL LOT z intensywnym uprawianiem wyczynowego sportu samolotowego?

— Nie jest to łatwe ale korzystając z przychylności PLL LOT mam nadzieję, że jakoś sobie poradzę. Powiem więcej: nie wyobrażam sobie, że będzie inaczej. Jest mi chyba o tyle łatwiej od innych, licznych w PLL LOT sportowców lotniczych, że nie posiadam jeszcze obowiązków rodzinnych.

— Na czym ma polegać wspomniana przez Pana przychylność PLL LOT?

— Kierownictwo naszego przedsiębiorstwa wielokrotnie wykazało wiele zrozumienia dla pracujących w LOCIE sportowców, jeśli chodzi o zwalnianie ich na różnego rodzaju zgrupowania i imprezy sportowe. My sportowcy jesteśmy za to wdzięczni, zdajemy sobie bowiem sprawę jak trudno jest pogodzić w przedsiębiorstwie lotniczym pełnię sezonu ze zwalnianiem pilotów. Myślę jednak, że sporo rezerw czasowych, zwłaszcza jeśli chodzi o drugich pilotów na samolotach An-24, kryje się w planowaniu załóg. Wydaje mi się, że piloci PLL LOT, którzy uprawiają sport mogliby bardziej intensywnie niż dotąd latać przez trzy tygodnie miesiąca, natomiast czwarty jego tydzień mieć wolny, właśnie na sport.

— Po ukończeniu studiów na AGH podjął Pan studia na Wydziale Astronomicznym Uniwersytetu Jagiellońskiego...

— Niech Pan nie kończy tego pytania, tak jak ja nie ukończyłem drugiego fakultetu czyli ulubionej astronomii. Praca pilota zawodowego w LOCIE i czynne uprawianie sportu samolotowego wypełniają mi cały czas. Traktuję je bardzo poważnie i na obu „frontach" chciałbym dojść do czegoś. Ukończenie astronomii oraz założenie rodziny odkładam na czas późniejszy.

— Życzymy więc Panu sukcesów w pracy zawodowej i sporcie. Powaga z jaką Pan je traktuje zapowiada nowe sukcesy i... „Błękitne Skrzydła" w latach następnych.

— Dziękuję za życzenia. Bardzo bym chciał aby tak się stało — uśmiecha się Krzysztof Lenartowicz. Lista dotychczasowych laureatów tego honorowego wyróżnienia, wyjątkowo bliskiego sercu lotników, wskazuje jednak iż niełatwo zasłużyć sobie na „Błękitne Skrzydła". Cieszę się więc, że udało mi się to w 1977 r., chociaż bardzo mnie te „Skrzydła" onieśmielają. Po prostu nie liczyłem, że sobie na nie zasłużę. Tym większa moja radość i niewątpliwa satysfakcja.

HEK

Na zdjęciu pierwszym: mjr Jerzy Duda i chor. Józef Stelmach kontrolują urządzenia pokładowego systemu naprowadzania za pomocą opracowanego przez siebie imitatora radiolatarni. Na zdjęciu następnym: Nowy przyrząd w praktycznym użyciu.

Zdjęcia: L. Wróblewski

U WOJSKOWYCH RACJONALIZATORÓW

Jeszcze do niedawna lotnictwo transportowe borykało się z bieżącymi i okresowymi sprawdzianami pokładowych systemów naprowadzania. Kłopotów przysparzały urządzenia montowane na podwoziach ciężkich pojazdów. Zaś sam proces kontroli odbywał się w czasie, gdy samolot przebywał w powietrzu. Nie bez powodów narzekano na uciążliwe i pracochłonne czynności.

Problem nie rozpłynął się w utyskiwaniach. Mjr. Jerzemu Dudzie — absolwentowi szkoły technicznej WL w Zamościu i chor. Józefowi Stelmachowi — wychowankowi szkoły chorążych w Oleśnicy sprawa nie dawała spokoju. Obaj znani racjonalizatorzy pododdziału technicznego jednostki, z zapałem przystąpili do opracowania nowego urządzenia. Ściągali skąd tylko się dało pojedyncze elementy elektroniczne, nie wykorzystane części itp. Ich wysiłek nie poszedł na marne. Skonstruowany imitator radiolatarni o miniaturowych wymiarach 330 x x 140 x 90 mm, i małym ciężarze własnym — 2,8 kg — kosztował niewiele. Oczywiście nie licząc wysiłku i wielu godzin pracy racjonalizatorów.

Imitator, którego autorami są mjr Jerzy Duda i chor. Józef Stelmach, z pomocą anteny odbiera kodowe impulsy dużej częstotliwości płynące z pokładowej stacji radiolokacyjnej, przetwarza je, następnie zaś wypracowane w postaci kodowego impulsu odpowiedzi wypromieniowuje w stronę pokładowego urządzenia odbiorczego, współpracującego ze stacją radiolokacyjną w samolocie.

Kontrola pokładowych systemów naprowadzania przeniesiona została na płytę lotniska. System okazał się lepszy, sprawniejszy i bezpieczniejszy.

JERZY CHOJNACKI

SPORT BALONOWY W APRL

Zdjęcie: Janusz Palacz

Zbliżający się XI Zjazd Aeroklubu PRL jest okazją do uregulowania sytuacji sportu balonowego w Polsce. A nie jest ona łatwa i wymaga określonej poprawy. Zainteresowanie tym sportem jest w Polsce i na całym świecie coraz większe, a u nas ma on szczególnie bogate tradycje. Sport balonowy jest jedyną statutową działalnością w Aeroklubie PRL nie dotowaną centralnie. Jest to działalność oparta na pracy społecznej Sekcji Balonowej przy Aeroklubach Poznańskim i Śląskim a ostatnio także przy Aeroklubie Białostockim oraz Komisji Balonowej APRL. Środki finansowe pochodzą z dochodów własnych Sekcji Balonowych. Niemal wszystkie loty — z okazji określonych imprez lub reklamowych potrzeb zamawiających — są zlecone. Przyjęliśmy jako zasadę, że każdy lot zlecony jest wykorzystywany również jako lot szkolny. Lotów jest jednak za mało i w tych warunkach nie ma mowy o systematycznym i planowym szkoleniu. Dysponujemy 2 balonami gazowymi o poj. 2 200 m³. Obecnie rozpoczęto budowę 2 dalszych balonów o poj. 2 200 i 950 m³. Mamy wreszcie realną szansę na uzyskanie pierwszego balonu na ogrzane powietrze.

Bardzo poważnym hamulcem rozwoju sportu balonowego są ciągłe ograniczenia ruchowe. Stale występujemy o zmianę przepisów, które często uniemożliwiają w ogóle wykonanie lotów. W 1978 r. uzyskaliśmy pewną nowelizację tychże przepisów, lecz niewystarczającą dla normalizacji praktycznej działalności. Najwięcej przeszkód napotykamy ze strony organów ruchu lotniczego najniższego szczebla.

W zakresie zawodów balonowych mamy do zanotowania wyraźny postęp. Od 1974 r. organizujemy zawody balonowe i bierzemy udział w zawodach za granicą. W 1975 r. przeprowadziliśmy Międzynarodowe Zawody Balonowe w Warszawie i Częstochowie oraz wzięliśmy udział w zawodach w CSRS — w Pradze i Taborze. W 1976 r. zorganizowaliśmy międzynarodowe zawody w Łodzi, wzięliśmy udział w zawodach w Taborze oraz w I Mistrzostwach Świata Balonów w RFN, gdzie nasze załogi startując (z trudnościami) na obcym sprzęcie zajęły 8 i 13 miejsce. W 1977 r. zorganizowaliśmy 3-krotnie Międzynarodowe Zawody Balonowe: w Słupsku o Puchar „ITD"; w Łodzi — o Puchar „Głosu Robotniczego" i ponownie w Łodzi o Puchar STUDIA-2 TVP. Uczestniczyliśmy ponadto w Zawodach w Jabloncu (CSRS). Dzięki współpracy z prasą i telewizją uzyskaliśmy duże efekty propagandowe — liczne reportaże i nakręcone filmy.

Oprócz zawodów braliśmy udział w innych imprezach, które również przyniosły duże korzyści. Można wymienić chociażby lot dla Filmu Polskiego i 3 loty dla TVP, podczas których nakręcono filmy. Wykonaliśmy, jak co roku, wzloty propagandowe w Poznaniu i Katowicach — z okazji świąt państwowych, Wyścigu Pokoju i innych.

Obecnie prowadzony jest w Aeroklubie Poznańskim kurs metodyczny dla instruktorów balonowych. Zamierzamy osiągnąć liczbę co najmniej 60 startów i wyszkolenia 3 pilotów rocznie. Jest to konieczne dla prawidłowego rozwoju sportu balonowego w Polsce.

W 1977 r. po raz pierwszy wypracowaliśmy większe dochody z imprez balonowych, których nadwyżki zamierzamy przeznaczyć na potrzeby szkolenia i sportu. Z realizacją tych zamiarów napotykamy jednak na trudności. Pomimo ustalonej przez Zarząd Główny Aeroklubu PRL zasady, że dochody uzyskane z działalności balonowej mają być przeznaczone na finansowanie dalszej działalności w tym zakresie, w niektórych aeroklubach regionalnych ujawniają się tendencje do wykorzystywania tych środków na inne cele. W ten sposób nie tylko hamuje się rozwój sportu balonowego, lecz także zniechęca się bardzo ofiarnie pracujących członków Sekcji Balonowych i lekceważy ustalone zasady organizacyjne i współżycia społecznego.

Ponieważ chodzi tutaj o **podstawy działania** w sporcie balonowym, sprawy te powinny być usankcjonowane uchwałą XI Zjazdu Aeroklubu PRL.

Inż. STEFAN MAKNE
Przewodniczący
Komisji Balonowej Aeroklubu PRL

AEROKLUB PRL

Aeroklub PRL skupia 42 aerokluby regionalne, w których zrzeszonych jest 8577 członków zwyczajnych, w tym 543 kobiety: 19 032 członków stowarzyszonych w 737 kołach lotniczych i modelarniach; 79 członków honorowych; 1 481 członków popierających, w tym 254 zakłady pracy.

W okresie między X a XI zjazdem Aeroklubu PRL przybyło: 1 788 członków zwyczajnych, w tym 84 kobiety; 933 członków stowarzyszonych i 595 członków popierających, w tym 80 zakładów pracy. Powołano 3 nowe aerokluby.

ZARZĄD GŁÓWNY AEROKLUBU
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ
00-071 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 55
Telefon 26-20-21 do 25; Telex 81-27-09
Rok założenia — 1919

Komisje specjalnościowe APRL: Akrobacji samolotowej (Andrzej Abłamowicz), Balonowa (Stefan Makne), Lotniowa (Jerzy Lutkowski), Modelarstwa lotniczego (Zygmunt Franaszczuk), Organizacyjna (Ryszard Grundman), Propagandowa i Wychowania (Wacław Zygmund), Samolotowa (Edward Popiołek), Spadochronowa (Stanisław Maksymowicz), Sportowa (Bohdan Jancelewicz), Szybowcowa (Edward Makula), Wiropłatowa (Ryszard Witkowski). W nawiasach podano przewodniczących poszczególnych komisji.

W 42 aeroklubach regionalnych działają 183 sekcje: 42 sekcje modelarstwa lotniczego, 42 sekcje samolotowe, 42 sekcje szybowcowe, 36 sekcji spadochronowych, 16 sekcji lotniowych, 3 sekcje balonowe, sekcja konstruktorów amatorów oraz sekcja śmigłowcowa.

1. AEROKLUB BIAŁOSTOCKI
15-602 Białystok, ul. Ciołkowskiego 2/2; tel. 265-27; 260-19
Rok założenia — 1946
Sekcje — balonowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Antoni Grześkiewicz**

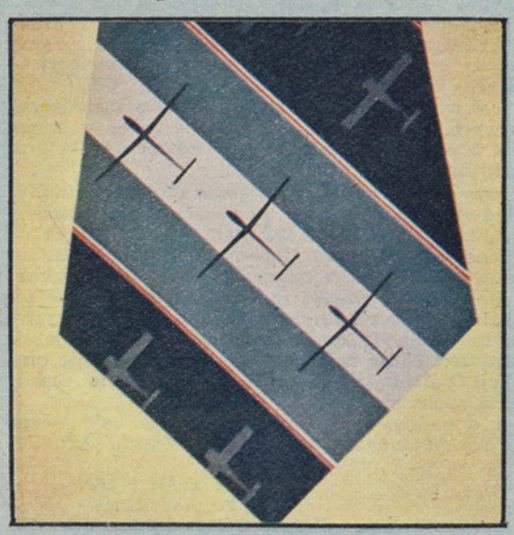
2. AEROKLUB BIELSKO-BIALSKI — SZKOŁA SZYBOWCOWA ŻAR
ABB — 43-300 Bielsko-Biała, ul. Cieszyńska 321; tel: 218-79; 218-70; ŻAR — 34-311
Rok założenia: ABB — 1945; ŻAR — 1936
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Wiesław Stafiej**

3. AEROKLUB BYDGOSKI
85-157 Bydgoszcz, ul. Biedaszkowo 30; tel. 326-68; 301-62
Rok założenia — 1946
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Stefan Bielawski**

4. AEROKLUB CZĘSTOCHOWSKI
42-200 Częstochowa, ul. NMP 9; tel. 455-54; 414-34
Rok założenia — 1946
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Zbigniew Mądrzycki**

5. AEROKLUB ELBLĄSKI
82-300 Elbląg, lotnisko; tel. 44-10; 42-47
Rok założenia — 1957
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Zdzisław Wąs**

Wzór aeroklubowego krawata.



6. AEROKLUB GDAŃSKI
80-452 Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Kilińskiego; tel. 41-40-27; 41-40-28
Rok założenia — 1929
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Józef Łacmański**

7. AEROKLUB GLIWICKI
44-108 Gliwice, lotnisko; tel. 32-26-97
Rok założenia — 1955
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Waldemar Czyż**

8. AEROKLUB GRUDZIĄDZKI — WYCZYNOWY OŚRODEK SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO LISIE KĄTY
86-325 Mokre k.Grudziądza, lotnisko Lisie Kąty; 20-237
Rok założenia — 1946
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, szybowcowa
Prezes — **Bolesław Ahl**

9. AEROKLUB JELENIOGÓRSKI — WYCZYNOWY OŚRODEK SZKOLENIA SZYBOWWEGO
58-521 Jeżów Sudecki k/Jeleniej Góry, ul. Kręta 27; tel. 237-01; 227-64
Rok założenia — 1946
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, szybowcowa
Prezes — **Julian Paździor**

10. AEROKLUB KĘTRZYŃSKI
11-400 Kętrzyn, skrytka pocztowa 123; tel. 21-56
Rok założenia — 1973
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, szybowcowa
Prezes — **Jerzy Wichlewski**

11. AEROKLUB KIELECKI
26-001 Masłów; tel. 437-19
Rok założenia — 1945
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jan Kossowski**

12. AEROKLUB KRAKOWSKI
30-969 Kraków, skrytka pocztowa 17, Al. Planu 6-letniego 17; tel. 110-87; 409-31
Rok założenia — 1928
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Leon Dusik**

13. AEROKLUB KUJAWSKI
88-100 Inowrocław, ul. Toruńska 160; tel. 32-28
Rok założenia — 1934
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jan Wudniak**

Fragment proporczyka Aeroklubu PRL.

14. AEROKLUB LESZCZYŃSKI
64-100 Leszno Wlkp., lotnisko Strzyżewice; tel. 20-90; 20-91
Rok założenia — 1976
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, szybowcowa
Prezes — **Jan Płóciniczak**

15. AEROKLUB LUBELSKI
24-205 Radawiec Duży, tel. poczta Motycz 44
Rok założenia — 1929
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Stanisław Sochaj**

16. AEROKLUB ŁÓDZKI — OŚRODEK SZKOLENIA LOTNICZEGO
93-468 Łódź, lotnisko Lublinek; tel. 435-50; 469-28
Rok założenia — 1929
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Lech Krowiranda**

17. AEROKLUB MIELECKI
39-300 Mielec 1, skrytka pocztowa 10; tel. 26-69
Rok założenia — 1947
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Zdzisław Tkaczyk**

18. AEROKLUB OPOLSKI
45-368 Opole, ul. Ozimska 71 d; tel. 33-082; 30-155
Rok założenia — 1957
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Stanisław Pawlak**

19. AEROKLUB ORLĄT
08-521 Dęblin 3, lotnisko, tel. Dęblin 12 wew. 626
Rok założenia — 1972
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Józef Kowalski**

20. AEROKLUB OSTROWSKI
63-400 Ostrów Wlkp, ul. Kaliska 9; tel. 632-03; 642-06
Rok założenia — 1945
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Zbigniew Rynowiecki**

21. AEROKLUB PODHALAŃSKI
33-314 Łososina Dolna k.Nowego Sącza, tel. 204-09
Rok założenia — 1957
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jan Kania**

22. AEROKLUB PODKARPACKI — CENTRUM WYSZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO
38-400 Krosno n/Wisłokiem, lotnisko; tel. 223-53
Rok założenia — 1944

Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Józef Zuzak**

23. AEROKLUB POMORSKI
87-100 Toruń, ul. Bielańska 66; tel. 224-74
Rok założenia — 1935
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Edwin Orsztynowicz**

24. AEROKLUB POZNAŃSKI
60-900 Poznań 2, ul. Niezłomnych 1, skrytka pocztowa 1089; tel. 737-05
Rok założenia — 1929
Sekcje — balonowa, lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Wacław Umiński**

25. AEROKLUB RADOMSKI — CENTRALNY OŚRODEK AKROBACJI SAMOLOTOWEJ
26-600 Jedlińsk, lotnisko; tel. 41-445; 41-157
Rok założenia — 1946
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jerzy Adamczyk**

26 AEROKLUB ROBOTNICZY W ŚWIDNIKU
21-040 Świdnik, ul. Kolejowa 3; tel. 123-16
Rok założenia — 1952
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa, śmigłowcowa
Prezes — **Stanisław Kwieciński**

27. AEROKLUB RYBNICKIEKO OKRĘGU WĘGLOWEGO
44-201 Rybnik, skrytka pocztowa 117; tel. 22-189
Rok założenia — 1964
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jerzy Kuczela**

28. AEROKLUB RZESZOWSKI
36-002 Jasionka; tel. 362-16
Rok założenia — 1946
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Władysław Jaworski**

29. AEROKLUB SŁUPSKI
76-200 Słupsk, ul. Kilińskiego 11; tel. 86-85; 56-37
Rok założenia — 1946
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Michał Piechocki**

30. AEROKLUB STALOWOWOLSKI
39-425 Stalowa Wola, Turbia; tel. 209-42
Rok założenia — 1957
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jan Zioło**

31. AEROKLUB SZCZECIŃSKI — OŚRODEK AKROBACJI SAMOLOTOWEJ
70-800 Szczecin-Dąbie ul. Przestrzenna 1; tel. 613-024
Rok założenia — 1945
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Stefan Rokicki**

32. AEROKLUB ŚLĄSKI
40-408 Katowice, Muchowiec; tel. 512-371; 512-414
Rok założenia — 1927
Sekcje — balonowa, lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa, konstruktorów amatorów
Prezes — **Edmund Wiliński**

33. AEROKLUB TATRZAŃSKI — CENTRALNY OŚRODEK WYCZYNOWEGO SZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO
34-400 Nowy Targ, skrytka pocztowa 65, ul. Lotników 1; tel. 21-91; 23-23
Rok założenia — 1956
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Józef Wit-Wójtowicz**

34. AEROKLUB WARMIŃSKO-MAZURSKI
10-802 Olsztyn 9, ul. Sielska 34; tel. 238-27; 252-40
Rok założenia — 1946
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, szybowcowa
Prezes — **Tadeusz Klus**

35. AEROKLUB WARSZAWSKI
03-994 Warszawa ul. Wał Miedzeszyński 646 tel. 17-83-11; 33-91-04
Rok założenia — 1927
Sekcje — lotniowa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Józef Jabłoński**

36. AEROKLUB WŁOCŁAWSKI
87-853 Kruszyn; tel. 114-20; 143-30
Rok założenia — 1959
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Jan Żarnicki**

37. AEROKLUB WROCŁAWSKI
54-155 Wrocław, ul. Lotnicza 14/16; tel. 55-26-14; 55-13-25
Rok założenia — 1945
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Eugeniusz Olko**

38. AEROKLUB ZAGŁĘBIA MIEDZIOWEGO
59-301 Lubin; tel. 410-01 wew. 572
Rok założenia — 1968
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Włodzimierz Woźniczko**

39. AEROKLUB ZIEMI LUBUSKIEJ
66-015 Przylep k. Zielonej Góry; tel. 25-15; 38-23
Rok założenia — 1957
Sekcje — lotnictwa, modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Marian Skarbek**

40. AEROKLUB ZIEMI MAZOWIECKIEJ
09-400 Płock, ul. Grodzka 9; tel. 41-174; 29-981
Rok założenia — 1957
Sekcje — samolotowa, modelarstwa lotniczego, szybowcowa
P.o. prezesa — **Mieczysław Goździński**

41. AEROKLUB ZIEMI PIOTRKOWSKIEJ — OŚRODEK SZKOLENIA SAMOLOTOWEGO
97-300 Piotrków Trybunalski, ul. Przemysłowa 48; tel. 55-71; 37-57
Rok założenia — 1976
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Marian Baranowski**

42. AEROKLUB ZIEMI ZAMOJSKIEJ
22-400 Zamość, ul. Staszica 14/4; tel. 33-53
Rok założenia — 1976
Sekcje — modelarstwa lotniczego, samolotowa, spadochronowa, szybowcowa
Prezes — **Marian Ozimek**

I. CENTRUM — SZYBOWCOWE
64-100 Leszno Wlkp., lotnisko Strzyżewice; tel. 20-90; 20-91 Komendant — **Bogusław Budzyński**

II. LOTNICZE ZAKŁADY NAPRAWCZE
03-994 Warszawa, ul. Wał Miedzeszyński 646; tel. 17-70-70 Dyrektor — **Hugo Wandel**

III. LOTNICZE ZAKŁADY NAPRAWCZE
38-400 Krosno n/Wisłokiem, lotnisko; tel. 22-323; 20-768 Dyrektor — **Zbigniew Chodorowski**

IV. CENTRALNA SKŁADNICA MATERIAŁÓW TECHNICZNYCH
38-400 Krosno n/Wisłokiem, lotnisko; tel. 213-84 Kierownik — **Alfred Rogus**

V. GŁÓWNY OŚRODEK BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH
53-129 Wrocław, ul. Sudecka 92 tel. 672-420; 671-685 Dyrektor — **Sławomir Pilkuć**

VI. WYTWÓRNIA PREFABRYKATÓW MODELARSKICH
38-400 Krosno n/Wisłokiem, lotnisko; tel. 202-24 Kierownik — **Kazimierz Ginalski.**

Ponadto działają: Samodzielny Wydział Techniczno-Konstrukcyjny w Krakowie, Grupa Remontu Lotnisk w Krośnie oraz Grupy Kontrolno-Naprawcze Osprzętu w Bielsku-Białej, Gdańsku, Krośnie i Lesznie. (m)

Nalepki okolicznościowe projektu G. Niewczasa.
Zdjęcia: B. Koszewski (3)

XI Zjazd APRL

DELEGACI NA ZJAZD

Aeroklub Białostocki: **Antoni Grześkiewicz i Jan Jagodzik**
Aeroklub Bielsko-Bialski: **Wiesław Stafiej i Stanisław Fedyszyn**
Aeroklub Bydgoski: **Stefan Bielawski i Alfred Bzyl**
Aeroklub Częstochowski: **Zbigniew Mądrzycki, Zdzisław Jodłowski i Andrzej Tajchman**
Aeroklub Elbląski: **Leszek Żórawski**
Aeroklub Gdański: **Antoni Matheus, Marek Kochanowski i Zbigniew Luranc**
Aeroklub Gliwicki: **Waldemar Czyż i Edmund Mikołajczyk**
Aeroklub Grudziądzki: **Bolesław Ahl**
Aeroklub Jeleniogórski: **Julian Paździor i Henryk Stempiński**
Aeroklub Kętrzyński: **Jerzy Wróblewski i Julian Skubisz**
Aeroklub Kielecki: **Mirosław Gajewski**
Aeroklub Krakowski: **Leon Dusik, Edward Popiołek i Jan Bryniarski**
Aeroklub Kujawski — Inowrocław: **Benedykt Boliński**
Aeroklub Leszczyński — Leszno: **Józef Werno**
Aeroklub Lubelski: **Włodzimierz Tesiurka i Włodzimierz Wiciejowski**
Aeroklub Łódzki: **Stefan Czarnecki, Arkadiusz Ciupiński i Alojzy Górny**
Aeroklub Mielecki: **Zdzisław Tkaczyk i Tadeusz Pakuła**
Aeroklub Opolski: **Jan Radomański i Wacław Kierol**
Aeroklub Orlat w Deblinie: **Józef Kowalski, Tadeusz Smoliński, Stefan Bulanda, Marek Bylinka i Bogdan Jóźwicki**
Aeroklub Ostrowski: **Sadomir Smoliński i Adam Sikora**
Aeroklub Podhalański — Nowy Sącz: **Jan Kania i Józef Smaga**
Aeroklub Podkarpacki — Krosno: **Józef Zuzak i Władysław Reczkowski**
Aeroklub Pomorski — Toruń: **Edwin Orsztynowicz, Marian Rissmann i Stefan Mrozowicz**
Aeroklub Poznański: **Wacław Umiński, Stefan Makne, Jan Bury i Eugeniusz Olszański**
Aeroklub Radomski: **Tadeusz Karwicki i Lesław Andrzejewski**
Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego — Rybnik: **Jerzy Kuczera i Franciszek Rzańca**
Aeroklub Rzeszowski: **Władysław Jaworski i Bronisław Janus**
Aeroklub Słupski: **Michał Piechocki i Tadeusz Gut**
Aeroklub Stalowowolski: **Jerzy Wiśniewski i Mieczysław Bednarczyk**
Aeroklub Szczeciński: **Stefan Rokicki i Antoni Bednarek**
Aeroklub Śląski — Katowice: **Edmund Wiliński, Sławomir Kwiatkowski i Adam Zemanek**
Aeroklub Świdnicki: **Sławomir Kwieciński i Tadeusz Kern**
Aeroklub Tatrzański — Nowy Targ: **Józef Różański**
Aeroklub Warmińsko-Mazurski — Olsztyn: **Tadeusz Klus i Marian Wegrowski**
Aeroklub Warszawski: **Jerzy Kubacki, Józef Jabłoński, Bohdan Jancelewicz, Jerzy Osiński, Feliks Borodzik, Jerzy Łacki i Jerzy Wolf**
Aeroklub Włocławski: **Jan Zarnicki i Benedykt Mordzak**
Aeroklub Wrocławski: **Eugeniusz Olko, Bolesław Kochanowski i Stanisław Maksymowicz**
Aeroklub Zagłębia Miedziowego — Lubin: **Zbigniew Ziomek i Tadeusz Tyzenhaus**
Aeroklub Ziemi Lubuskiej — Zielona Góra: **Marian Skarbek**
Aeroklub Ziemi Mazowieckiej — Płock: **Krzysztof Machnacki**
Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej — Piotrków Trybunalski: **Marian Baranowski i Stanisław Marliński**
Aeroklub Ziemi Zamojskiej — Zamość: **Marian Ozimek i Jerzy Rachwał**

Korespondent APN poprosił marszałka lotnictwa, przewodniczącego KC DOSAAF ALEKSANDRA POKRYSZKINA o wypowiedź na temat aktualnych kierunków działania tej najbardziej masowej organizacji społecznej w Związku Radzieckim.

POMOCNIK I REZERWA ARMII

AGENCJA PRASOWA NOWOSTI SPECJALNIE DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Naczelnym zadaniem Dobrowolnego Stowarzyszenia Współpracy z Armią, Lotnictwem i Flotą (DOSAAF), skupiającego 80 mln członków, jest działanie na rzecz patriotycznego wychowania młodzieży radzieckiej, przygotowanie jej do służby wojskowej, propagowanie zwłaszcza tych dziedzin sportu, które wyrabiają tężyznę fizyczną. Ogólnie mówiąc, organizacja nasza stawia sobie za cel zainteresowanie sprawami obrony kraju jak najszerszych kręgów społeczeństwa.

Ludzie mojego pokolenia, którzy zachowali w pamięci społeczny zryw pierwszych pięciolatek, ciężkie przeżycia z okresu Wojny Narodowej, wiedzą jak ważną, mobilizującą rolę odegrało utworzone w 1927 r. Stowarzyszenie Współpracy z Armią, które później otrzymało nazwę Dobrowolnego Stowarzyszenia Współpracy z Armią, Lotnictwem i Flotą. Mobilizowało ono młodzież do czynów produkcyjnych, wspólnie z Komsomołem prowadziło szeroko zakrojoną akcję, mającą na celu podniesienie sprawności fizycznej, gotowości obronnej wśród młodego pokolenia. Tysiące moich rówieśników uczyło się wówczas strzelać, pływać, prowadzić motocykl i samochód. Spopularyzowane na początku lat 30-tych hasło „Komsomolec — na samolot" przyciągnęło do aeroklubów setki chłopców i dziewcząt.

Patriotyczne zaangażowanie, wysoka sprawność fizyczna, silna wola — to cechy wyróżniające członków DOSAAF walczących na wszystkich frontach II wojny światowej. Prawie tysiąc z nich otrzymało tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego, a samo Stowarzyszenie zostało odznaczone orderem Czerwonego Sztandaru.

Dziś nadal DOSAAF pozostaje wiernym pomocnikiem i bojową rezerwą radzieckich sił zbrojnych. Działalność organizacji wysoko ocenił Sekretarz Generalny KC KPZR Leonid Breżniew, który podkreślił, że DOSAAF nie tylko przygtowuje rezerwy bojowe dla armii, lecz swoją działalnością sprzyja dalszej integracji społeczeństwa i part'i komunistycznej, wychowuje młodzież w duchu patriotyzmu i oddania sprawie budownictwa komunistycznego.

Pod kierownictwem organów partyjnych i państwowych w ostatnich latach w DOSAAF udoskonalono system przygotowywania młodzieży do służby wojskowej. Główny nacisk położono na opanowanie przez przyszłych żołnierzy niezbędnej wiedzy technicznej oraz podniesienie sprawności fizycznej. Wiadomo przecież, że im silniejszy, bardziej wysportowany jest chłopak, im bardziej obeznany ze współczesną techniką, tym szybciej podoła wymaganiom stawianym w wojsku.

Dzięki Stowarzyszeniu w co trzeciej szkole zbudowano nowe obiekty sportowe. W ostatnich latach rozpoczęto budowę wielu aeroklubów, pracowni radiotechnicznych, laboratoriów. Niemało uwagi poświęcił DOSAAF doskonaleniu metodyki nauczania, podnoszeniu poziomu wychowania młodzieży.

Bardzo dobre rezultaty w przygotowywaniu młodzieży do służby wojskowej uzyskują od wielu lat organizacje DOSAAF na Białorusi i Litwie, które nie raz już zdobyły przechodni sztandar, ufundowany przez Ministerstwo Obrony ZSRR. Doświadczenie wykazuje, że dobre rezultaty w kształceniu wysokokwalifikowanych, społecznie zaangażowanych specjalistów osiąga się przede wszystkim tam, gdzie siłą mobilizującą jest współzawodnictwo socjalistyczne, gdzie stale dąży się do podnoszenia jakości pracy. Takie właśnie podejście reprezentują członkowie Tulskiego Obwodowego DOSAAF, również odznaczonego przechodnim sztandarem.

Mieszkańcy obwodu tulskiego od czterech lat niezmiennie przewodzą we wszechzwiązkowym współzawodnictwie organizowanym przez DOSAAF. Tamtejsza organizacja stale troszczy się o doskonalenie systemu przygotowania poborowych do służby wojskowej, o jak najbardziej masowe włączanie młodzieży do zajęć sportowych w szkołach i klubach. Nic też dziwnego, że żołnierze pochodzący z Tuły otrzymują najwyższe oceny. Wiedza techniczna oraz nawyki zdobyte przed powołaniem do wojska pomagają im wypełnić wszystkie obowiązki żołnierskie.

Ważne znaczenie we wszechstronnym przygotowaniu młodzieży do służby wojskowej mają sporty obronne. Szczególnie szeroko są one propagowane w ostatnich latach. Z satysfakcją trzeba odnotować, że ponad 20 mln ludzi zajmuje się regularnie takimi dziedzinami sportu jak szybownictwo, spadochroniarstwo i sport motorowy.

O tym, jak wielka jest popularność sportów obronnych wśród młodzieży, świadczyła VI letnia Spartakiada Narodów ZSRR. Łącznie we wszystkich etapach zawodów uczestniczyło ponad 40 mln ludzi. Z niemniejszym rozmachem przebiegała również I zimowa Spartakiada Sportowa, zorganizowana z okazji 50-lecia DOSAAF.

W ubiegłym roku nasi mistrzowie sportów obronnych osiągnęli wiele zwycięstw. Łącznie w ciągu ostatnich pięciu lat, startując w ponad 600 międzynarodowych imprezach sportowych, członkowie DOSAAF zdobyli około 900 medali. W ciągu tego okresu ustanowili 323 rekordy świata. Władze partyjne i państwowe wysoko oceniły sportowe wyniki członków DOSAAF, odznaczając najlepszych zawodników i trenerów orderami i medalami.

Na zdjęciach: U góry z lewej — marszałek A. Pokryszkin podczas wizyty w Polsce. Poniżej w kolejności — akrobacyjny samolot Jak-50, spadochroniarze DOSAAF i szybowiec „Lietuva".

Zdjęcia: H. Kucharski, J. Ziółkowski i „Krylia Rodiny"

BUDOWNICZOWIE ZESPOŁÓW Iła-86

Niedawno mielecka WSK przekazała drugi komplet podzespołów do radzieckiego odrzutowego aerobusu Ił-86. Wiadomość ta obiegła całą polską prasę i przyjęta została jako dalszy krok na drodze dobrze rozwijającej się współpracy przemysłów lotniczych Polski i ZSRR. Tymczasem w mieleckich zakładach powstają następne podzespoły. Odwiedziliśmy współbudowniczych radzieckiego samolotu pasażerskiego i spędziliśmy z nimi kilka godzin. Obserwowaliśmy ich pracę, gorące dyskusje robocze, fachowość i umiejętności pokonywania trudności. Słowem — byliśmy świadkami ich codzienności, wypełnionej ogromną pracą i działaniem.

Naszą wizytę rozpoczęliśmy od inż. **Jana Mikołajczyka,** młodego, zdolnego organizatora produkcji. Wydziałem 53, gdzie powstają elementy do Iła-86, kieruje od stycznia br. Ma bogate doświadczenie zawodowe, jako że sam był kiedyś monterem płatowcowym, a w miarę jak podnosił własne kwalifikacje (w ub. r. ukończył zaocznie Politechnikę Krakowską), awansował. W lotnictwie pracuje już od 16 lat. W jego towarzystwie idziemy wprost na montaż; duża, widna hala, a w niej brygady i placówki. Mijamy monterów: jedni nitują, pasują części, wiercą, inni trasują detale, rozwiercają otwory pod nity — dziesiątki operacji technologicznych, wszystkie wymagające dużej dokładności.

Jest to jeden z młodszych wydziałów w mieleckiej wytwórni, powstał bowiem przed blisko 2 laty. Kierowano tutaj fachowców lotniczych z doświadczeniem przy budowie samolotów, ale też znaleźli się wśród wypróbowanych monterów i tacy, dla których lotnictwo zaczynało się od Iła-86. Mieli jednak ważne atuty: młodzieńczy zapał i chęć pracy w przemyśle lotniczym.

1

2

3

4

Ale powiedzmy prawdę — jedni i drudzy stanęli przed trudnymi problemami. Jak mówi zastępca kierownika „53", **inż. Kazimierz Bryła** — budowa podzespołów do Iła-86 była zupełnie czymś nowym dla mieleckiego zakładu. Nowym w sensie dokładności, inności i wymagań technologicznych w ogóle. Dokładność liczona tu jest we wszystkim na mikrony. Stateczniki poziome i pionowe powstają więc od początku do końca w stałej trosce załogi o najwyższą precyzję. Nowością w tym montażu jest choćby to, że nitowanie części i zespołów odbywa się tutaj mechanicznie. W hali nie ma hałasu, młotki pneumatyczne zostały wyeliminowane.

Wędrujemy wśród stanowisk pracy, obserwujemy krzątających się monterów. Pracują w wydziale od 21 miesięcy. Czy już się zintegrowali? Jan Mikołajczyk twierdzi, że tak. W wydziale pracują już organizacje: partyjna, związkowa i młodzieżowa, odbywają się zebrania załogi, podjęła też ona pierwsze zobowiązanie. Postanowiła na cześć jubileuszu 40-lecia wytwórni przepracować kilkaset godzin w czynie produkcyjnym. Działają z dużymi efektami brygady i placówki. Ludzie już poznali nową produkcję, „rozgryźli" jej tajniki, a to jest bardzo ważne w dalszej perspektywicznej produkcji elementów do radzieckiego aerobusu. Wyróżniają się w codziennej pracy zespoły monterów placówek statecznika poziomego (mistrzem jest tu **Edward Szęszoł**) i statecznika pionowego (mistrz — **Marian Kopera**).

Ludzie dobrej roboty z wydziału „53"

Jak nam powiedziano, jest ich tutaj bardzo wielu. Ofiarnych i twórczo zaangażowanych w produkcji podzespołów do Iłów-86. Na czele tej listy znajdują się i nasi rozmówcy — **Czesław Czyrny, Marian Majcher i Franciszek Pieróg.**

Rozmówca pierwszy: W wytwórni pracuje od 10 lat, był ślusarzem i traserem, a zdobyta w tych zawodach wiedza praktyczna teraz się bardzo przydaje. Czesław Czyrny jest monterem na statecznik poziomym, a że cieszy się opinią wysokiej klasy fachowca, został swego czasu awansowany na brygadzistę. Umie precyzyjnie pracować, gdyż przygotowywał dość długo części do samolotu M-15. — Moja brygada — mówi — składa się z 10 osób i powiem to z zadowoleniem, że wszyscy stanowimy zgrany i dobrze rozumiejący się kolektyw. Większość, to jak ja, młodzi, ale już opanowali nową robotę. Wymaga ona cierpliwości i precyzyjnego myślenia. Czynimy zawsze wszystko, aby z nałożonych obowiązków wywiązać się możliwie najlepiej.

Rozmówca drugi. Marian Majcher też jest brygadzistą i pracuje na statecznik poziomym. Brygadzistą pracującym, tzn. kieruje zespołem 10 monterów, ale jak i pozostali zajmuje się normalną codzienną robotą. Kieruje i montuje. Jego dzień pracy jest więc szczelnie wypełniony, a w dodatku podnosi swoje kwalifikacje w technikum mechanicznym, ma też wypełnione i popołudnia. Jest zdolny, zawodowo pracuje zaledwie trzy lata, w wydziale „53" jeszcze krócej, ale w swej specjalności (statecznik poziomy do Iła-86) należy już do wysokiej klasy fachowców. 28-letni monter ma codziennie huk roboty: rozdziela zadania, kontroluje ich wykonanie i sam normalnie przecież jak inni pracuje. Chwali sobie atmosferę w brygadzie, a najbardziej jest zadowolony z pracy monterów — **Eugeniusza Olechowskiego, Karola Kisiela, Mieczysława Pyzikiewicza i Jana Pieroga.**

Rozmówca trzeci: Był jednym z pierwszych, którzy z wydziału lotniczego wytwórni otrzymali skierowanie do „53". Zawodu nie zmienił i nadal jest monterem płatowcowym, ale doświadczenie zawodowe ma bogate. Przez 14 lat budował An-2, „Iskry" i M-15, od 21 miesięcy jest współbudowniczym radzieckiego odrzutowego samolotu pasażerskiego Ił-86. Pracuje na prasie do nitowania dużych gabarytowo pokryć do stateczników, ale jak potrzeba przechodzi do innej monterskiej roboty. Uważa, że największym sukcesem wydziału, obok opanowania nowej produkcji, jest dobra atmosfera wśród załogi. Pracownicy, którzy tutaj przyszli z różnych wydziałów, już się zżyli, poznali i stworzyli dobry kolektyw, rozumiejący się nawzajem, dbający o dobrą robotę. Tak jak tego wymaga mielecka tradycja.

RYSZARD NICZYPORUK

NA ZDJĘCIACH:

1. Kolejne części zamontowane. Trzeba je sprawdzić zanim wkroczy kontrola techniczna. Czesław Czyrny pilnuje, by robota była wykonana w terminie i bez zarzutu.

2. Produkcja podzespołów Iła-86 wymaga od kierownictwa i dozoru technicznego systematycznego kontaktu z warsztatem. Kierownik inż. Jan Mikołajczyk i jego zastępca inż. Kazimierz Bryła na stanowisku pasowania bocznych pokryć statecznika poziomego. Omawiają kolejne zadanie z monterami Marianem Jaworskim i Janem Kozakiem.

3. Marian Majcher dopasowuje części do statecznika.

4. Franciszek Pieróg podczas nitowania części do Iła-86.

Zdjęcia: ZENON KĘDRA

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

KOMISJE SPECJALNOŚCIOWE APRL

Halny

Jako pracownik „Skrzydlatej", zajmujący się przede wszystkim sportem lotniczym, zapraszany jestem przez niektóre komisje specjalnościowe Aeroklubu PRL na ich okresowe posiedzenia. Dzięki temu miałem okazję przysłuchiwać się obradom Komisji — Samolotowej i Szybowcowej, Balonowej, Wiroplatowej i Sportowej, w której skład wchodzą przewodniczący poszczególnych komisji. Udział w posiedzeniach tych komisji jest dla mnie nie tylko źródłem dodatkowej wiedzy o naszym lotnictwie sportowym ale także okazją do pewnych przemyśleń i uogólnień, źródłem tematów do publikacji prasowych.

Czym są komisje i jak ja je widzę? Grono społeczników i znawców danej dyscypliny, jako że z takich właśnie ludzi składają się komisje specjalnościowe, jest formalnie ciałem doradczym Zarządu Głównego Aeroklubu PRL. Domeną działalności tych ludzi są aktualne i żywotne sprawy wybranej dziedziny lotnictwa sportowego w jego wszystkich konfiguracjach, szansach, uwarunkowaniach, zależnościach, możliwościach i trudnościach. Sprawy podnoszone na posiedzeniach komisji są ważne, dyskusje pełne troski o sprawę. W nierzadko ostrych dyskusjach krzyżują się poszczególne racje, ścierają się różne poglądy ale z reguły zwyciężają i decydują rozwaga i rozsądek większości. Treść posiedzeń odnotowywana jest skrupulatnie w protokółach a w sprawach szczególnej wagi komisja podejmuje oddzielne uchwały, przekazywane ZG APRL.

Można więc powiedzieć, że komisje specjalnościowe są bardzo czułym barometrem aeroklubowej działalności. I gdyby tylko ich wnioski i propozycje mogły być zawsze załatwione pozytywnie przez Aeroklub PRL, jego działalność byłaby z pewnością bardziej bezdyskusyjna i owocna.

Szeroki jest krąg zainteresowań komisji. Mieszczą się w nim sprawy sportowe, wyszkoleniowe, organizacyjne, sprzętowe, reprezentowania dyscypliny za granicą. Mówiąc bardziej szczegółowo, przedmiotem troski komisji są: szkolenie pilotów i instruktorów — zawodowych i społecznych — oraz ich doskonalenie; metody i programy tego szkolenia; kalendarz, organizacja i regulaminy imprez sportowych; wymagania dotyczące odznak sportowych, kwalifikacji wyszkoleniowych i dokumentów lotniczych; wyczyny i rekordy; awans lotniczy młodzieży; kadra narodowa i juniorów; kontakty międzynarodowe, w tym obsada imprez zagranicznych; sprawy dotyczące bezpieczeństwa ruchu lotniczego statków powietrznych lotnictwa sportowego i wykonywania czynności lotniczych w tym rodzaju lotnictwa; lotniczy sprzęt latający i naziemny, w tym eksploatacja, naprawy, zakupy, postęp techniczny; kadra techniczna, jej szkolenie i doskonalenie; sprawy bytowe i socjalne w aeroklubach regionalnych; wnioskowanie do odznaczeń i wyróżnień; reprezentowanie interesów poszczególnych dyscyplin na forum międzynarodowym, zwłaszcza w komisjach specjalnościowych Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). itp.

Praktycznie więc nie ma w lotnictwie sportowym spraw, o których nie dyskutowałoby się w komisjach. W zależności od tematu obrad na posiedzenia komisji zapraszani są pracownicy Biura ZG APRL, na ogół kierownicy poszczególnych pionów, a nawet specjaliści spoza lotnictwa sportowego. Nierzadko odbradom przysłuchuje się sam prezes Aeroklubu PRL

Komisje specjalnościowe Aeroklubu PRL działają w okresie od Zjazdu do Zjazdu tego stowarzyszenia. Obecnie, wraz z upływem kadencji obecnego Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, kończy się również kadencja jego wszystkich komisji specjalnościowych. W minionym okresie komisje te były dobrym doradcą ZG APRL i dobrze zasłużyły się lotnictwu. Jedyną uwagę jaką można mieć pod ich adresem, to czasami słaba frekwencja na posiedzeniach. Myślę jednak, że nowe komisje, które zostaną wybrane po XI Zjeździe APRL, uporają się z tym mankamentem; a tak jak komisje obecne będą dobrze radzić Aeroklubowi APRL i z pożytkiem służyć polskiemu lotnictwu sportowemu.

POD MAŁY-MI SKRZY-DŁA-MI

W roku bieżącym modelarzy rakietowych czeka poważna impreza międzynarodowa. W dniach 1—5 września w Bułgarii odbywają się mistrzostwa świata modeli kosmicznych. Wspominamy o fakcie tym, bowiem większy wysiłek czeka naszych konstruktorów silników rakietowych, niż organizatorów przygotowujących wspomnianą imprezę. Jak wiadomo, spółdzielnia „Chema" przestała zajmować się produkcją silników modelarskich. Obecnie próby rozpoczęcia produkcji czyni Stanisław Tomaszewski z Warszawy, doświadczony pirotechnik i dodajmy — twórca szeregu udanych silników rakietowych dla modeli. Oglądaliśmy niedawno wyroby pana Tomaszewskiego. Sprawiają wrażenie solidnych, przygotowanych fachowo. Próby w locie są także zadowalające, szczególnie silników 2,5 N.s. Jak wypadnie próba generalna przeprowadzona na najbliższych naszych zawodach — trudno na razie przewidzieć. Jej wyniki zadecydują o sukcesie na mistrzostwach świata. Chciałoby się zatem napisać specjalną prośbę do wytwórni St. Tomaszewskiego, aby „stawała na głowie" i zrobiła serię bardzo dobrych-rekordowych silników do modeli rakiet.

Jeśli chodzi o rekordy małego rakietnictwa, to według ostatnich wieści, na 24 zarejestrowane, oficjalne rekordy świata, 9 pozycji należy do modelarzy CSRS, 7 rekordów do modelarzy USA, 4 do modelarzy Rumunii, 3 do Jugosławii i 1 do Bułgarii. Sezon przed nami. Spróbujmy — może jakiś rekord padnie i w naszym kraju!?

Z innych spraw interesujących naszych Czytelników wymienić trzeba modele samolotów plastykowych. Temat ten ciągle przewija się w listach kierowanych do naszej redakcji. Oto jeden z Czytelników skarży się, że brak odpowiednich lakierów uniemożliwia właściwe pomalowanie modelu samolotu plastykowego na zalecane barwy. Wspominamy o tym, bowiem znane nam są kłopoty wytwórni małych samolotów w Pruszkowie, która poszukuje wykonawców form wtryskowych (ostatnio ogłosiła przetarg w prasie) na modele samolotów „Łoś", „Karaś", RWD-5 bis i śmigłowiec Mi-2. Gdyby istniała możliwość szybkiego wykonania form, wówczas nie narzekalibyśmy na brak modeli samolotów na rynku. Formy są jedyną, zdaniem wytwórcy, przeszkodą w popularyzacji lotnictwo poprzez modele samolotów. Ale jak widać, pojawia się druga przeszkoda, w postaci braku dobrych farb. Z modelami drewnianymi nie ma kłopotu, bo wystarczą te lakiery, które aktualnie produkują nasi chemicy. Z modelami plastykowymi zawsze będzie kłopot, bo na dobrą sprawę tylko jedna firma zagraniczna produkuje odpowiedni lakier. Był on zresztą u nas w sprzedaży, ale na razie nie jest osiągalny i nie wiadomo czy zostanie powtórnie sprowadzony. A może podobny lakier uzyskamy drogą własnych prób i doświadczeń... Myślę o przemyśle chemicznym, wśród którego przedstawicieli mamy sporo entuzjastów małego i dużego lotnictwa.

Również jeden z naszych wieloletnich Czytelników skarży się (dzwonił do nas aż ze szczecińskiego) na nadmiar — jego zdaniem — modeli historycznych, dawnych, starych, zabytkowych i trudnych do wykonania — zarówno w naszym tygodniku jak i „Modelarzu". Zapytuje zatem czy nie można dawać w naszych czasopismach więcej planów nowoczesnych maszyn, szczególnie polskich. Oczywiście, że można. Nawet trzeba. Zapraszamy zawsze modelarzy do współpracy i czekamy zawsze na dobre plany modeli latających, również polskich szybowców, samolotów i śmigłowców. Może apel okaże się skuteczny!

P.E.

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

CHWILA WSPOMNIEŃ

Obserwator

Czy piloci pułku „Warszawa" latali dokładnie przed 33 laty, a więc 23 kwietnia 1945 r? Co mówią na ten temat dokumenty? Przede mną Dziennik lotów oraz meldunków bojowych i rozpoznawczych I Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Obejmuje on okres od 23 sierpnia 1944 r. do 4 maja 1945 r. Przygotowany został przez Dowództwo Wojsk Lotniczych dla utrwalenia i spopularyzowania działalności bojowej I PLM „Warszawa". W dzienniku zawarto tylko fragment historii pułku; nie ma w nim ani dziejów jego formowania, ani też działalności pułku od 5 maja 1945 r. po dzień dzisiejszy. Dziennik opracował płk. mgr. Zygmunt Bulzacki.

Na str. 185 dowiaduję się, że piloci pułku „Warszawa" wykonywali zadania bojowe 23 kwietnia 1945 r. w godzinach od 12,30 do 20.35. Pierwszy meldunek stwierdza, że trzy grupy samolotów Jak-1 i Jak-9 osłaniały maszyny 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego podczas uderzenia na cele wroga na północny-zachód od Berlina w rejonie Schwante. Grupami samolotów dowodzili: por. Gabis, kpt. Lisiecki i kpt. Wysoczyński. Wszyscy piloci wykonali z powodzeniem wyznaczone zadania. Grupa por. Gabisa napotkała w rejonie celu dziesięć maszyn hitlerowskich Me-109 i prowadziła z nimi walkę. Grupa kpt. Lisieckiego została ostrzelana nad celem przez artylerię przeciwlotniczą i prowadziła walkę z samolotami wroga (FW-190). Grupa kpt. Wysoczyńskiego również stoczyła walkę z samolotami FW-190.

Z meldunku drugiego (str. 187) sporządzonego późnym wieczorem 23 kwietnia wynika, że piloci pułku wykonali kolejnych pięć zadań w godzinach od 12.30 do 20.25. Ich celem było rozpoznanie celów nieprzyjaciela. Zadania wykonano parami na samolotach Jak-9. I tak para por. Szyrokuna (od godziny 12.30 do 13.06) rozpoznała na zachodnim skraju lasu koło Ottennhauser sześć czołgów wroga; na stacji kolejowej Wilmersdorf pociąg (parowóz i 30 wagonów) skierowany do odjazdu na południe; na przystanuku Niederlandin samochody ciężarowe zwoziły ładunek (skrzynie); na zachodnim brzegu Odry — na odcinku Zützen-Niederzützen — rozpoznano sześć bunkrów. Artyleria przeciwlotnicza prowadziła ogień z Niederlandin siłami około dwóch baterii. Ta sama para samolotów (Szyrokun-Chaustowicz) wykonała rozpoznanie późnym wieczorem (od godziny 19.38 do 20.25). Ppor. Chaustowicz rozpoznał na szosie Angermünde-Herzsprung jadący tabor złożony z 10 wozów zaprzężonych w konie. Wracający z zadania por. Szyrokun (prowadzący parę) wykonując nad lotniskiem zakręt w lewo, na wysokości 400 metrów przechylił się i przodem kadłuba uderzył w ziemię. Pilot zginął a samolot spłonął.

Para ppor. Bobrowskiego (od godziny 17,27 do 18,22) rozpoznała na stacji kolejowej Angermünde trzy pociągi (po 20—25 wagonów każdy); na stacji kolejowej Angermünde ponownie rozpoznano 3 pociągi, ale po 30—40 wagonów każdy, a na torach około 150 ześrodkowanych wagonów (wykonano zdjęcia fotograficzne). Para ppor. Kalinowskiego również przeprowadziła skuteczne rozpoznanie w rejonie Vierraden, Greiffenberg, Templin i Zehdenick. Zauważono pociągi, kolumnę piechoty w sile 500 żołnierzy, dużą grupę samochodów ciężarowych (ok. 50.) Każdorazowo artyleria przeciwlotnicza wroga strzelała do samolotów polskich prowadzących rozpoznanie.

Łącznie tego dnia piloci „Warszawy" stoczyli osiem walk powietrznych i wylatali 27 godzin i 8 minut. Straty: pilot i samolot.

Chętnie zaglądamy od czasu do czasu do materiałów i dokumentów z lotów bojowych lotników polskich w latach II wojny światowej. Są one ciekawe i pouczające; przybliżają nam i jednocześnie przypominają ich walkę w okresie minionej wojny.

ZBOWIDOWCY Z OCHOTY

Działają na Ochocie. Na tej Ochocie, która w dniu 9 września 1939 roku pierwsza z dzielnic Warszawy została zaatakowana przez hitlerowską dywizję pancerną gen. Reinhardta i po bohatersku odparła szturm, uniemożliwiając zdobycie stolicy z marszu. Na Ochocie, na której w pierwszych dniach Powstania Warszawskiego słabo uzbrojone oddziały „Gustawa" i „Stacha" stoczyły krwawe walki z brygadą zwyrodnialców brigadeführera SS Kamińskiego, odciążając w ten sposób nacisk na śródmieście. Na Ochocie, najmłodszej dzielnicy Warszawy, która z biednej przed wojną, peryferyjnej — stała się pełną architektonicznego rozmachu, nowoczesną, piękną, taką w której zamieszkanie staje się dla niejednego celem marzeń.

A więc — członkowie koła ZBoWiD dzielnicy Warszawa Ochota Południe pracują na terenie, który niejako samą swą atmosferą skłania do zadumy nad jego bojową przeszłością, który zarazem swym dzisiejszym, nowoczesnym wyglądem inspiruje do tego, aby każda działalność tu prowadzona była sprawna, pełna zapału i skuteczności.

Rozmawiam z prezesem koła, pułkownikiem lotnictwa dr. med. **HENRYKIEM KLIMKIEM.** Jest członkiem ZBoWiD od 1946 roku. Prezesurę zarządu koła objął w marcu 1977 roku. „Rządzi" niemałym „oddziałem" ponad 1500 członków koła, z których niemal połowa — to ludzie związani z lotnictwem.

Zanim przejdziemy do spraw koła — parę zdań o jego prezesie. Objął koło po znanym asie II wojny światowej płk. pil. rez. Witoldzie Łokuciewskim, który pozostał aktywnym działaczem koła. W latach wojny Henryk Klimek był uczestnikiem ruchu oporu. Ojciec — powstaniec śląski — uczył go aktywności w sprawach, które są dla nas ważne. W partyzantce — był sanitariuszem, uczestniczył w akcjach zbrojnych i dywersyjnych. W 1943 roku, po zamachu na niemiecki transport kolejowy, dostał się do obozu karnego jako więzień polityczny. Z obozu — uciekł, znów do partyzantki. Po zakończeniu działań wojennych — Studia. W lotnictwie pełnił służbę w 2 pułku lotniczym i Technicznej Szkole Wojsk Lotniczych, gdzie pracował jako lekarz. Potem: Wrocławski Okręg Wojskowy — oddział obsługi lotnictwa (starszy lekarz), następnie Szefostwo Służby Zdrowia Wojsk Lotniczych — oprócz medycyny „zaliczył" wówczas również stomatologię, potem Klinika Chirurgii Szczękowej Akademii Medycznej — po stażu przydzielony został do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej. W Akademii Medycznej obronił pracę doktorską. Cóż, śmiało można powiedzieć, że brał udział w budowie zrębów służby zdrowia w lotnictwie wojskowym ludowej Polski.

— Wiem, że to nie tak łatwo z miejsca, od razu odpowiedzieć na zadawane przez dziennikarza pytania, ale mimo to „strzelam": w czym Pan widzi najgłębsze zadowolenie podczas wykonywania swej pracy jako prezes koła ZBoWiD?

Pułkownik Klimek, zawsze młodzieńczo uśmiechnięty, pełen fantazji i ujmującej serdeczności, chwilkę (ale tylko) myśli, a potem odpowiada:

— Pracujemy wielotorowo. Jednak jednym z najważniejszych, moim zdaniem, osiągnięć jakie mam do tej pory, jest chyba to: w moim kole ktoś powiedział, że Klimek stara się, aby ci którzy są skromni, nieśmiali, aby ci którzy całą swą wojenną działalność krótko określają „to był mój zwykły obowiązek Polaka" — mieli jednak w tym kole swą maleńką rekompensatę. Za to, co kiedyś dla Polski zrobili.

Dla takich — przede wszystkim pracuję. Dla nich zrobię wszystko co w mej mocy, aby im pomóc w ich potrzebach. To w ogóle mój konik, bzik — być blisko tych, którzy kiedy był czas ku temu — działali z bronią w ręku dla Polski, a którzy po wojnie — uważają za nietakt mówienie o tym głośno. Ludzie tacy wzruszają mnie. Zawsze będę im pomagał. To jakaś dziwna paralela: kiedyś opatrywałem takim ludziom, w partyzantce, rany. Dziś, zdając sobie sprawę że właśnie oni byli wtedy najmężniejsi, a nie mają czasem teraz odwagi poprosić o pomoc (może duma im na to nie pozwala?), im właśnie chcę w pierwszym rzędzie pomagać.

— Słyszałem, że lubi Pan... maszerować. Czy to prawda? I jeszcze: podobno potrafi Pan jakoś łączyć kombatanctwo ze sportem, kulturą i turystyką?

— Jako dawny „leśny" — lubię las. Lubię w nim wędrować. Ciągnie mnie do niego jak wilka. Już 26 lat temu założyłem przy dowództwie Wojsk Lotniczych koło PTTK. Chyba miałem jakiś elektromagnes, bo ani się spostrzegłem, kiedy na leśną wedrówkę szły wkrótce ze mną setki ludzi. Koło liczyło 540 członków. Następne koło zorganizowałem w WIML-u. I tak sobie — łazimy.

— Podejrzewam, że w tym wędrowaniu widzi Pan wiele dobrego?

— Otóż to. Jako lekarz upowszechniam wśród mych kolegów zbowidowskich turystykę, która przedłuża sprawność fizyczną, podtrzymuje zdrowie i wzmacnia kondycję. Poza tym — w naszych wędrówkach odwiedzamy miejsca pamięci narodowej. Czynimy to razem z młodzieżą, ze szkół objętych naszym patronatem. To szczególnie piękna rzecz, móc po latach krótko powiedzieć chłopcu czy dziewczynie: Patrz, tu leżą, w tej mogile, ci którzy walczyli na pezetelkach z wrogiem. Polegli, ale nie ugięli się. Pamiętaj o tym.

Nie zawsze mi się to udaje, ale staram się młodym mówić o tamtych czasach krótko, zwięźle. Dziwne, taka bowiem forma przekazu najłatwiej do nich trafia.

— Jak jeszcze pracujecie z młodzieżą?

— Nasza komisja młodzieżowa, którą opiekuje się wiceprezes koła płk Mieczysław Michalski, objęła patronatem wszystkie szkoły na terenie Ochoty. Organizujemy spotkania kombatantów z młodzieżą w szkołach, na koloniach letnich, urządzamy wycieczki do sal tradycji w jednostkach wojskowych, do Muzeum Wojska Polskiego, na cmentarze wojskowe (Palmiry, Powązki). Organizujemy Izby i Kąciki Pamięci Narodowej, uroczyste apele szkolne. Z wzorowych Izb Pamięci Narodowej należy wymienić tę która istnieje w Technikum Kolejowym oraz tę w szkole podstawowej specjalnej nr 177. Bardzo dobrze współpracuje tam z nami pani dyrektor Barbara Oryl, posłanka na Sejm.

— Kogo mógłby Pan wymienić wśród członków swego koła ZBoWiD?

— Nie starczyło by panu papieru. Wiec choć pare nazwisk. Gen. bryg. Longin Łozowicki — dowódca Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, gen. bryg. rez. Tadeusz Jedynak — weteran ludowego Lotnictwa Polskiego, gen. bryg. nawig. Władysław Jagiełło — prezes Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, płk pil. rez. Edward Chromy — znany frontowy pilot 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Wspomn any już płk pil. rez. Witold Łokuciewski — zestrzelił 11 samolotów hitlerowskich, jeden z dowódców słynnego Dywizjonu 303. Płk pil. rez. Julian Szwarc — jeden z pilotów pułku „Warszawa". Ppłk rez. nawig. Konstanty Szafko — kierownik komisji kulturalno-propagandowej koła, weteran ludowego Lotnictwa Polskiego. Jerzy Kopik — wiceprezes zarządu koła, były partyzant i żołnierz 2 Armii WP. Wacław Paszkowski — sekretarz zarządu, były żołnierz ruchu oporu, powstaniec warszawski. Do grona kombatantów — członków naszego koła należy również inż. Józef Zieliński, dyrektor Generalnego Wykonawstwa Budowy Elektrowni Kozienice oraz szeroko znany i lubiany „sierżant"-uśmiech" — Władysław Michałowski z zespołu Wojsk Lotniczych „Eskadra".

— Komu chcielibyście, jako kombatanci, podziękować za życzliwość, opiekę?

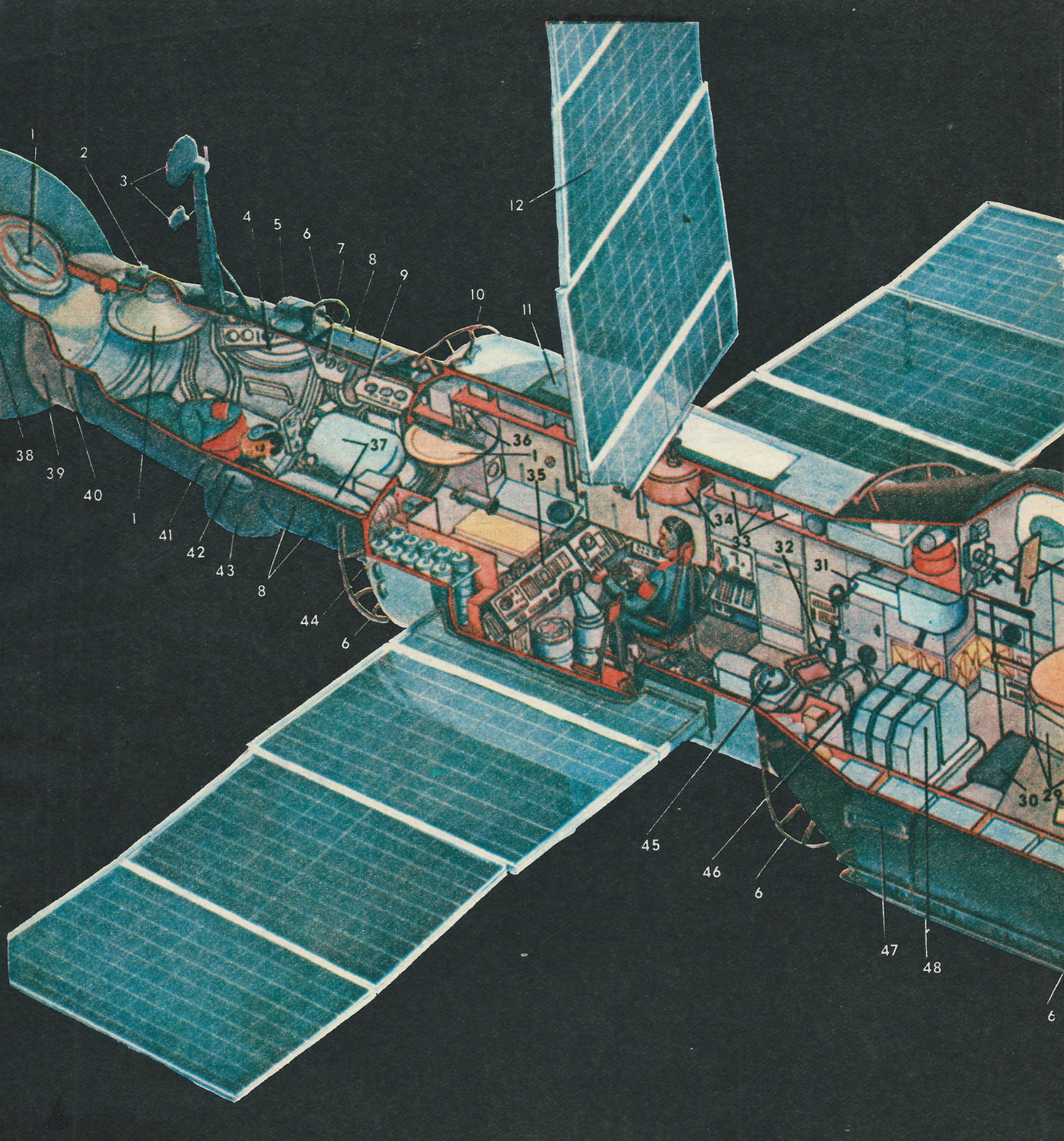
— Komendantowi WIML płk. prof. dr. hab. Stanisławowi Barańskiemu i jego zastępcy do spraw leczenia płk. dr. Janowi Szymańskiemu, obu zresztą członkom naszego koła, za szczególnie serdeczną, szybką pomoc medyczną świadczoną tym spośród członków koła, którzy jej potrzebują. Następnie — zastępcy dowódcy WOPK do spraw politycznych gen. bryg. Janowi Cieślkowi, dawnemu partyzantowi, za stałe zainteresowanie naszą działalnością i równie serdeczną opiekę nad kołem.

— W imieniu „Skrzydlatej Polski" życzę Panu i wszystkim członkom koła dalszych jeszcze długich lat sprężystej, efektywnej działalności w dziedzinie, która tak żywo łączy nasze bojowe tradycje — z współdziałaniem przy budowie socjalizmu w Polsce.

Rozmawiał: JERZY ZARĘBSKI

Poprzedni prezes i aktywny działacz koła ZBoWiD na Ochocie, płk pil. rez. Witold Łokuciewski podczas jednego ze spotkań kombatanckich.

W klubie oficerskim podczas spotkania kombatantów. W środku — prezes koła ZBoWiD Warszawa-Ochota, płk dr med. Henryk Klimek, z prawej przewodniczący komisji historycznej koła, Tadeusz Zawadzki, z lewej — p dr Wieczorek.


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
38
39
40
1
41
42
43
8
44
6
37
36
1
35
34
33
32
31
30
29
45
46
6
47
48
6

OPERACJA SA

1 — pokrywa luku wejściowego, 2 — wspornik kamery telewizyjnej, 3 — anteny radiotechnicznego systemu połączenia, 4 — luk eksploatacyjny, 5 — przyrządy zewnętrzne, 6 — poręcz, 7 — osłona gazowa komory śluzowej, 8 — płyty systemu termoregulacji, 9 — pulpit kontroli wyjścia w przestrzeń kosmiczną, 10 — czujnik orientacji baterii słonecznej, 11 — ekran ochronny, 12 — płyty baterii słonecznych, 13 — anteny systemów telemetrycznych, 14 — przyrząd do pomiaru masy ciała kosmonauty, 15 — miejsce do spania, 16 — komora śluzowa do usuwania odpadków, 17 — filtr przeciwpyłowy, 18 — agregaty systemu pneumohydraulicznego urządzenia silnikowego, 19 — dysze silników orientacji i stabilizacji, 20 — wentylator, 21 — kamera telewizyjna do obserwacji połączenia, 22 — środki higieny osobistej, 23 — toaleta i pojemnik odpadków, 24 — zapasy artykułów spożywczych, 25 — wizjer, 26 — przedział aparatury naukowej, 27 — zapasy wody pitnej, 28 — puste pojemniki na odpadki, 29 — pulpity i bloki zasilania aparatury naukowej, 30 — ruchoma bieżnia, 31 — cykloergometr, 32 — aparat fotograficzny, 33 — bloki elektroniczne systemów stacji, 34 — mechanizm obrotu baterii słonecznej, 35 — pulpity sterowania stanowiska nr 1, 36 — kamera telewizyjna, 37 — skafandry do wyjścia w przestrzeń kosmiczną, 38 — przycumowany statek transportowy, 39 — czynny agregat połączenia statku, 40 — bierny agregat połączenia stacji, 41 — czujnik położenia Słońca, 42 — iluminator, 43 — zbiorniki ze sprężonym powietrzem, 44 — system zabezpieczający skład gazu atmosfery stacji, 45 — podręczny zbiornik wody pitnej, 46 — pomieszczenie z przestrzenią próżniową, 47 — zespół mocowania osłony dziobowej, 48 — kamera fotograficzna MKF, 49 — przewody główne systemu doładowania urządzenia silnikowego, 50 — zbiornik systemu doładowania, 51 — anteny systemu łączności, 52 — zbiornik materiałów pędnych, 53 — silnik korekcyjny, 54 — wskaźnik obserwacji wizualnej połączenia, 55 — przedział mieszkalny statku transportowego, 56 — lądownik.

ALUT-6

W końcu ubiegłego i na początku bieżącego roku byliśmy świadkami imponującej serii przedsięwzięć astronautycznych podjętych przez Związek Radziecki, a związanych ze stacją orbitalną Salut-6. Program ten, obfitujący w ważkie, często mające pionierski charakter wydarzenia, stał się godną inauguracją drugiego 20-lecia ery kosmicznej, w które wkroczyliśmy w październiku 1977 r. Poniżej pragniemy podsumować pierwszy etap owego programu uwieńczony powrotem na Ziemię „Sojuza-27".

UCZESTNICY KOSMICZNEJ EPOPEI

Głównymi bohaterami opisywanych wydarzeń było siedmiu kosmonautów radzieckich i jeden czechosłowacki, tworzących 4 dwuosobowe załogi. Przypomnijmy ich listę w kolejności, w jakiej włączali się do operacji Salut-6: **Walerij Kowalonok** lat 35 i **Walerij Riumin** lat 38, **Jurij Romanienko** lat 33 i **Gieorgij Grieczko** lat 46, **Władimir Dżannibekow** lat 35 i **Oleg Makarow** lat 44, **Aleksiej Gubariew** lat 46 i **Vladimir Remek** lat 29. Makarow odbył już wcześniej lot kosmiczny w statku Sojuz-12, a Grieczko i Gubariew w statku Sojuz-17 i stacji Salut-4. Pozostała piątka wystartowała w Kosmos po raz pierwszy. Podczas omawianego programu Kowalonok i Riumin przebywali poza Ziemią 48 h 46 min, Dżannibekow i Makarow — 120 h, Gubariew i Remek — 190 h 17 min, zaś Romanienko i Grieczko — 2314 h.

Jest rzeczą naturalną, że oczy całego świata były zwrócone na wymienioną ósemkę głównych bohaterów kosmicznego spektaklu. Warto jednak pamiętać także o innych jego uczestnikach, którzy — choć pozostając w cieniu — mieli swój istotny udział w najnowszym sukcesie radzieckiej kosmonautyki. Dublerzy, instruktorzy, służba medyczna, obsługa ośrodka kierowania lotem, pracownicy stacji obserwacyjnych i łącznościowych, załogi okrętów nadzorujących przebieg wypraw w rejonie oceanów, służba poszukiwawcza, konstruktorzy i ludzie zatrudnieni przy produkcji sprzętu, uczeni, którzy przygotowali doświadczenia wykonywane w przestrzeni pozaziemskiej, a obecnie opracowują ich wyniki. Bez wytężonej pracy ich wszystkich nie do pomyślenia byłoby tak skomplikowane pod względem organizacyjnym przedsięwzięcie naukowo-techniczne, jakim jest lot stacji orbitalnej Salut-6 odwiedzanej przez kolejne załogi.

SPRZĘT

Głównym obiektem programu lotów załogowych realizowanego obecnie przez ZSRR wraz z innymi krajami socjalistycznymi jest stacja orbitalna Salut-6. Jej masa wynosi 18,9 Mg, długość — 15,5 m, maksymalna średnica korpusu — 4,15 m, zaś rozpiętość tac baterii słonecznych — 17 m. Złożony z szeregu walców i ściętych stożków korpus ma objętość około 100 m³. Ponad połowę tej objętości zajmuje wyposażenie techniczne i naukowe, w większości mieszczące się w zamykanych szafach i schowkach. Kosmonauci mają więc do dyspozycji przestrzeń równoważną kawalerce w naszym budownictwie. Warto przy tym podkreślić, że projektując stację starano się zapewnić kosmonautom możliwie komfortowe warunki życia. Na dobrą sprawę, gdyby nie nieważkość i widoki przesuwające się za dwudziestoma iluminatorami, mieszkaniec Saluta-6 nie odczuwałby, że odbywa lot kosmiczny.

Stacja typu Salut-6 jest bardzo skomplikowanym obiektem. Składa

się z około 400 zespołów i urządzeń technicznych. Nad ich prawidłową pracą czuwa ponad 1000 czujników, a ponad 100 silników elektrycznych napędza różnorodne układy. Łączna masa aparatury badawczej przekracza 1,5 Mg. Tak więc, pobieżny choćby opis wyposażenia stacji wybiega, niestety, poza ramy niniejszego artykułu. Trzeba natomiast zwrócić uwagę na nowości, do których należą: drugi węzeł cumowniczy, przekonstruowany jednolity układ stabilizacji położenia i korekcji toru lotu stacji, zmodyfikowana kamera wielowidmowa MKF 6, magnetowid, jonizatory powietrza oraz prysznic. Salut-6 został wyniesiony w Kosmos przy pomocy rakiety klasy Proton o łącznym ciągu 6 silników pierwszego stopnia blisko 13 MN, masie startowej 770,5 Mg i wysokości wraz z ładunkiem użytecznym równej 60 m.

Kosmonauci docierali do Saluta-6 i powracali na Ziemię dwuosobowymi statkami załogowymi typu Sojuz, oznaczonymi kolejno numerami 25, 26, 27 i 28. Wszystkie one były wykonane w wersji bez tac baterii słonecznych, z akumulatorami srebrowo-cynkowymi jako jedynym źródłem energii elektrycznej. Zaoszczędzony ułamek masy statku wykorzystano do zabrania na orbitę dodatkowego sprzętu i materiałów. Trójczłonowe Sojuzy, z lądownikiem w kształcie pękatego dzwonu umieszczonym pomiędzy kulistym przedziałem orbitalnym i walcowym modułem aparaturowym, miały długość nieco ponad 7 m, średnicę maksymalną 2,7 m i masę około 6800 kg. Ich rakieta nośna, o tej samej co statek nazwie, miała ciąg ponad 5 MN, masę startową ponad 300 Mg i wysokość, wraz z ładunkiem użytecznym oraz odrzucaną po udanym starcie wieżyczką ratunkową, około 49 m.

Taką samą rakietą typu Sojuz posłużono się dla wyniesienia w Kosmos automatycznego statku transportowego Progress-1. Powstał on, jak wiadomo, drogą modyfikacji załogowych Sojuzów, od których jest nieco dłuższy i masywniejszy i nie posiada hermetycznego modułu zdolnego do powrotu na Ziemię.

I znów, podobnie jak w przypadku ludzi — kosmonautów i personelu naziemnego — uwaga obserwatorów skupia się zwykle na sprzęcie odbywającym loty w przestrzeni kosmicznej, podczas gdy stanowi on tylko ułamek środków technicznych niezbędnych dla realizacji skomplikowanych przedsięwzięć astronautycznych. Trzeba przecież pamiętać o wyspecjalizowanych przedsiębiorstwach przemysłowych wytwarzających pojazdy kosmiczne, urządzeniach treningowych i symulatorach, kosmodromie, sprzęcie wykorzystywanym przez ekipy poszukiwawcze oraz centrum dowodzenia, mającym do swej dyspozycji bogate wyposażenia obliczeniowe i środki łączności.

Łączność z kosmonautami i kierowanie lotem umożliwia sieć siedmiu stacji usytuowanych wzdłuż południowej granicy ZSRR. Są to: Jewpatoria na Krymie, Tbilisi w Gruzji, Dżusały w Kazachstanie, Kołpaszewo w pobliżu Nowosybirska, Ułan-Ude nad Bajkałem, Ussuryjsk koło Władywostoku i Pietropawłowsk na Kamczatce. Ze względu na stosunkowo niewielką odległość od powierzchni Ziemi orbit radzieckich stacji kosmicznych i statków załogowych (200—350 km), zasięg każdej ze stacji wynosi około 1600 km i pojazd znajduje się w jej strefie niespełna 8 min. W najkorzystniejszym przypadku pojazd w trakcie jednego okrążenia przelatuje w zasięgu 3 stacji i co najwyżej w ciągu 25 min podczas każdego półtoragodzinnego obiegu wokół Ziemi można utrzymywać łączność z pojazdem z terytorium Związku Radzieckiego.

Ze względu na ruch obrotowy naszej planety, rzut typowej orbity statku kosmicznego Sojuz lub stacji orbitalnej Salut na powierzchnię Ziemi przesuwa się ze wschodu na zachód z prędkością 22,5 stopnia na jeden obieg. Wskutek tego, podczas kolejnych okrążeń Ziemi możliwość kontaktu z pojazdami kosmicznymi mają najpierw stacje z Dalekiego Wschodu, potem na Syberii, w ostatniej zaś kolejności stacja na Krymie. Od 7 do 12 okrążenia, a następnie od 22 do 27, od 37 do 42 okrążenia itd., pojazdy w ogóle nie są widoczne z terytorium ZSRR. Aby wydłużyć czas łączności i umożliwić ją podczas każdego okrążenia, Związek Radziecki rozbudowuje i rozmieszcza na oceanach flotę statków naukowo-badawczych. Szczególne znaczenie mają przy tym 4 rejony na Atlantyku: jeden u wybrzeży Kanady niedaleko od Montrealu, drugi na Morzu Karaibskim na północ od Kuby, trzeci w Zatoce Gwinejskiej i czwarty na południowym Atlantyku w połowie odległości między Afryką i Ameryką Płd. Nad pierwszym z wymienionych rejonów załogowe pojazdy kosmiczne ZSRR przelatują w trakcie 7, 8, 9 i 10 okrążenia, a więc kiedy znajdują się poza zasięgiem naziemnych stacji radzieckich, zaś nad ostatnimi dwoma podchodząc do lądowania w Kazachstanie.

Największe okręty „kosmicznej floty", 45-tysięcznik „Kosmonauta Jurij Gagarin", 22-tysięcznik „Akademik Sergiusz Korolew" oraz 17,5-tysięcznik „Kosmonauta Władimir Komarow" mogą pełnić rolę samodzielnych ośrodków dowodzenia, prowadząc obliczenia nawigacyjno-balistyczne i nadzorując manewry pojazdów. Pozostałe, mniejsze statki utrzymują jedynie łączność głosową i telemetryczną z obiektami kosmicznymi. Łączność wszystkich statków z podmoskiewskim centrum dowodzenia zapewniają, tak zresztą jak i w przypadku naziemnych stacji dalekowschodnich, satelity Mołnia. Pozostałe stacje naziemne dysponują łączami kablowymi z ośrodkiem centralnym. Już ta garść szczegółów pozwala uzmysłowić sobie ogromną złożoność aktualnie realizowanych załogowych programów kosmicznych.

KRONIKA LOTU SALUTA-6

Start Saluta-6 nastąpił 29 września ub. r. Już 9 października w ślad za nim podążył Sojuz-25 z kosmonautami Kowałonokiem i Riuminem. Operacja cumowania statku do stacji nie powiodła się i kosmonauci po dwudniowym locie powrócili na Ziemię. Kolejna załoga, Romanienko i Grieczko, która wystartowała w Sojuzie-26 10 grudnia ub. r., miała więc między innymi za zadanie skontrolować stan urządzeń cumowniczych. Kosmonauci dokonali tego podczas 1,5-godzinnego pobytu na zewnątrz stacji, ubrani w skafandry nowego typu. Spacer kosmiczny odbył się 20 grudnia, po zakończeniu czynności związanych z rozkonserwowywaniem stacji. Od tego dnia realizowany był program badawczy obejmujący doświadczenia należące do około 50 grup tematycznych. 10 stycznia br. wystartowali w Sojuzie-27 kosmonauci Dżannibekow i Makarow, którzy następnego dnia przycumowali swój statek do Saluta-6 i dołączyli do przebywających od miesiąca na orbicie kolegów. W ciągu pięciu dni 4 kosmonauci przeprowadzili wspólnie doświadczenia naukowe, a także zamienili część wyposażenia pokładowego statków Sojuz-26 i 27. Dzięki temu Dżannibekow i Makarow mogli powrócić na Ziemię (nastąpiło to 16 stycznia) w pierwszym ze statków, zwalniając tym samym tylny węzeł cumowniczy.

Do tego właśnie węzła przycumował po dwóch dniach samodzielnego lotu wysłany 20 stycznia automatyczny towarowy transportowiec kosmiczny Progress-1. Jego rozładunek oraz przepompowywanie materiałów pędnych do zbiorników stacji trwało 2 tygodnie, do 4 lutego. Następnego dnia silniki transportowca wykorzystano do skorygowania toru lotu stacji, 6 lutego odłączono go od Saluta, zaś 8 lutego Progress-1 został wprowadzony w gęste warstwy atmosfery i — zgodnie z planem — zniszczony.

11 lutego Romanienko i Grieczko pobili, należący do Klimuka i Sewastianowa, radziecki rekord długotrwałości lotu, który wynosił 63 doby. Kosmonauci kontynuowali doświadczenia naukowe z dziedziny astronomii, nauk o Ziemi, medycyny i technologii. 23 lutego, przygotowując do pracy teleskop podczerwieni, skroplili hel przeznaczony do chłodzenia czułych detektorów. Po każdych 5 dniach pracy przypadał dzień aktywnego odpoczynku.

2 marca wystartował z kosmodromu Bajkonur Sojuz-28 z pierwszą międzynarodową załogą programu Interkosmos, kosmonautami Gubarewem i Remkiem. Następnego dnia przyłączyli się oni do dwójki przebywających już ponad 80 dni poza Ziemią kosmonautów i byli — 4 marca 1978 r. — świadkami wyrównania przez Romanienkę i Grieczkę dotychczasowego, należącego do ostatniej załogi Skylaba światowego rekordu długotrwałości pojedynczej wyprawy kosmicznej, który wynosił 84 dni. Wspólne prace trwały do 10 marca, kiedy to międzynarodowa załoga, korzystając z Sojuza-28 powróciła na Ziemię. Wkrótce, 16 marca, po zakonserwowaniu stacji zakończyli wyprawę także Romanienko i Grieczko. Trwa opracowywanie bogatego zestawu wyników, zaś Salut-6 kontynuuje lot, oczekując na kolejnych mieszkańców.

PODSUMOWANIE

Zakończony w połowie marca etap operacji Salut-6 obfitował w ważkie i pionierskie wydarzenia. Spróbujmy zestawić je. Oto po raz pierwszy zrealizowano program lotów załogowych o tak dużej częstotliwości startów. Po raz pierwszy wykorzystano jednocześnie 2 węzły cumownicze stacji orbitalnej (2 urządzenia cumownicze miał co prawda także Skylab, ale korzystano zawsze z jednego z nich). Po raz pierwszy w jednej stacji pracowały w tym samym czasie 2 dwuosobowe załogi. Po raz pierwszy znalazła się w Kosmosie załoga międzynarodowa, w skład której wchodził przedstawiciel innego niż ZSRR i USA państwa. Po raz pierwszy uzupełniono sprzęt i zapasy materiałów stacji orbitalnej przy pomocy bezzałogowego statku transportowego i po raz pierwszy przeprowadzono operację przepompowywania materiałów pędnych w przestrzeni kosmicznej. Ustanowiony został nowy, wynoszący 96 dni i 10 h, a więc ponad 3 miesiące rekord długotrwałości lotu załogowego. Wykonany został niezwykle bogaty program badań medycznych, biologicznych, technologiczno-materiałowych, dotyczących zjawisk zachodzących w atmosferze ziemskiej i zasobów naturalnych naszej planety.

W ramach skomplikowanego pod względem organizacyjnym i technicznym przedsięwzięcia naukowego pomyślnie zdały egzamin olbrzymie zespoły ludzkie i wykorzystywany przez nie sprzęt. Warto zwrócić uwagę, że Związek Radziecki dysponuje obecnie elastycznym systemem środków niezbędnych do realizacji złożonych przedsięwzięć astronautycznych. System ten obejmuje wytwarzane seryjnie stacje orbitalne, załogowe i bezzałogowe statki transportowe, ich rakiety nośne, zespół stacji naziemnych i okrętów, ośrodek kierowania lotem, centrum szkolenia kosmonautów i szereg innych elementów, silnie związanych z gospodarką narodową. Jako składniki niższego szczebla tego systemu można wymienić przykładowo skafandry nowego typu przeznaczone do prac w otwartej przestrzeni kosmicznej oraz zestaw narzędzi wykorzystywanych do konserwacji i napraw sprzętu podczas lotu kosmicznego.

Do dyspozycji kosmonautów radzieckich i reprezentujących kraje Interkosmosu stoją środki techniczne, które umożliwiają wymianę załóg „w biegu", bez straty czasu na zakonserwowanie i rozkonserwowywanie urządzeń stacji orbitalnej. Nie wykluczone, że to — jak na razie potencjalne — rozwiązanie będzie wykorzystane już w następnym etapie operacji Salut-6. Na etap ten czekamy z tym większym zainteresowaniem, że udział w nim ma wziąć polski kosmonauta.

JERZY WIERZBOWSKI

KRONIKA

● 28.III.1978 r. Na orbitę wokółziemską został wprowadzony sztuczny satelita „Kosmos-996".

● Koszty realizacji programu wysłania dwóch amerykańskich sond międzyplanetarnych „Voyager — 1" i „Voyager — 2", które wystartowały w sierpniu i wrześniu 1977 r. aby w pierwszej połowie lat 80-tych zbliżyć się do Saturna i Urana zostały określone przez NASA na 400 milionów dolarów.

● Na pytanie ankietowe zadane 10 specjalistom w NRD, a dotyczące perspektyw rozwoju techniki w roku 2000 padły m.in. następujące odpowiedzi: należy oczekiwać postępu w trafnym prognozowaniu meteorologicznym dzięki osiągnięciom elektroniki kosmonautycznej, szerokiego wykorzystania praktycznego badań przestrzeni międzyplanetarnej, urządzeń doświadczalnych do bezprzewodowego przekazywania energii na odległość do przestrzeni kosmicznej za pośrednictwem promieni laserowych oraz nowych specjalnych kabli i przewodów dla potrzeb kosmonautyki. Natomiast tylko jedna osoba wspomniała o możliwości nawiązania kontaktu z cywilizacjami pozaziemskimi dzięki technice informatycznej i to dopiero po roku 2000.

● Wśród amerykańskich patentów z dziedziny kosmonautyki można znaleźć również takie, jak np. jadalne tworzywo kosmiczne przeznaczone dla tablic, przyrządów pokładowych, ścianek działowych i wyposażenia kabin. Składa się ono z prasowanej mączki kukurydzianej, sproszkowanego mleka, krochmalu, mąki pszennej, bananów i dodatków smakowych oraz witamin. Kaloryczność: 300 do 400 kalorii w każdych 100 g tworzywa. Przewiduje się, że wykorzystanie podobnych tworzyw jadalnych w statkach kosmicznych pozwoli zmniejszyć o 90% zabierany zapas żywności. Zostało ono opracowane w zakładach lotniczych Grumman. Wytwórnia, m.in. silników rakietowych Thiokol, opatentowała tworzywo będące laminatem papierowym przewidziane do budowy przejść w statkach kosmicznych, usterzeń, a nawet dysz silników rakietowych. Wytrzymałość właściwa tego tworzywa odpowiada najlepszym stopom lekkim, zaś koszt jest prawie dwukrotnie niższy.

● Zjawisko tzw. pioruna kulistego interesuje nie tylko fizyków zajmujących się magnetyzmem ziemskim, jonosferą i rozchodzeniem się fal radiowych, ale także kosmonautykę oraz lotnictwo. W okresie kilku ostatnich lat w USA zebrano ok. 600 opisów od obserwatorów tych zjawisk, w tym ponad 100 z inicjatywy NASA. W ZSRR zebrano opisy ponad 1000 przypadków pojawienia się piorunów kulistych, z czego większość odnosiła się do okresu ostatnich 30—40 lat. 10 opisów dotyczyło spotkań pioruna kulistego z samolotem, które zwykle kończyło się niegroźnym wybuchem pioruna. Tylko w 2 przypadkach samoloty zostały uszkodzone (wypalenia w kabinie otworu o średnicy ok. 10 mm). Jest charakterystyczne, że w latach 1961—1965 liczba zarejestrowanych piorunów kulistych (o średnicy 0,1—1 m) była niemal 2-krotnie mniejsza od przeciętnej (podobnie, jak w latach II wojny światowej — co jest łatwe do wytłumaczenia).

List do redakcji

POLSKIE SAMOLOTY WOJSKOWE OKRESU WOJNY

Po interesującej, a tematycznie i koncepcyjnie znakomicie wyważonej pracy ANDRZEJA MORGAŁY o naszych samolotach wojskowych okresu międzywojennego, z ciekawością i — przyznam się — niecierpliwością czekałem na drugi tom tego cyklu. Czy „POLSKIE SAMOLOTY WOJSKOWE 1939—1945" spełniły te oczekiwania? I tak, i nie.

Tak — bo dobrze się stało, że mamy wreszcie do dyspozycji pozycję sumującą nasz obecny stan wiedzy o zagranicznych konstrukcjach, na których nasi lotnicy szeroko rozsławili polskie skrzydła. Pod tym względem niewiele jest już do dodania, tym bardziej, że autor, z cechującą go dociekliwością i wytrwałością ujawnił znów wiele mało znanych dotychczas szczegółów, dotarł do nie publikowanych przedtem materiałów ilustracyjnych. Nie zawaham się tu przed stwierdzeniem, że takiej książki nie zdołałby napisać nikt „na zlecenie"; mogła ona powstać tylko jako wynik osobistych zainteresowań i niekłamanej pasji badawczej autora. Jej znaczne partie zasługują na bardzo wysoką ocenę.

Godny podkreślenia jest fakt, iż autor jako pierwszy opublikował wiele interesujących i nieznanych dotąd szczegółów na temat samolotów użytkowanych przez Ludowe Lotnictwo Polskie. Jest to duży plus tej pracy. Istotny szczególnie dla tych wszystkich, którzy do tej pory otrzymywali dane niepełne, przybliżone lub niekiedy mylne. Tę lukę Andrzej Morgała wypełnił znakomicie.

Nie — ponieważ książka jest niespójna; ilość zebranego materiału raz po raz rozsadza jej ramy tematyczne i czasowe. Zatraciła się gdzieś klarowna koncepcja pierwszego tomu, autor popadł we „wszystkoizm", utrudniający odbiorcy percepcję treści (tym bardziej, że na gruncie nieco sztucznie doczepionych ogólniejszych dywagacji czuje się autor mniej pewnie i tam zdarza mu się najwięcej potknięć).

Słabości — wartościowej poza tym książki — upatruję więc przede wszystkim w odejściu od podanego w tytule hasła, tzn. samolotów używanych w polskich formacjach lotniczych powstałych na obczyźnie. Należałoby zresztą wnieść poprawkę do samego tytułu, ograniczając omawiany okres — zgodnie ze stanem faktycznym — do lat 1940—45. Uniknęłoby się dzięki temu pokusy powtarzania informacji na temat wojny obronnej 1939 r., w której lotnicy nasi używali przecież sprzętu opisanego już w I tomie cyklu. Zgoda, można było zamieścić jakieś wprowadzenie w temat ,ale wystarczyłoby na to kilkanaście zdań; książka trafia przecież do tego samego kręgu czytelników, co jej poprzednia część.

To samo odnosi się do zbędnego zupełnie rozdziału o samolotach zdobycznych. Jeśli używano je, to dopiero po zakończeniu działań, na których przebieg nie mogły wywrzeć żadnego wpływu, pasują więc ewentualnie do przygotowywanej trzeciej części cyklu, obejmującej okres powojenny. Zresztą poiedyncze egzemplarze np. „Wehe" czy „Stieglitza" używane były jedynie przez aerokluby czy Min. Komunikacji, nie powinny się więc w ogóle znaleźć w książce o samolotach wojskowych.

Zbyt obszerne wydają mi się podrozdziały o doktrynach, organizacji i działaniach bojowych lotnictwa naszych wschodnich i zachodnich sprzymierzeńców. Informacje o tym mogą być przydatne tylko w tym zakresie, na ile wyjaśniają, dlaczego na uzbrojeniu tych państw — a zatem i naszych jednostek — znalazły się takie a nie inne rodzaje i typy sprzętu, skąd wywodziły się formy organizacyjne, przyjęte przez nasze formacje powietrzne.

Można też było sobie darować „metryki jednostek". Informacje tego rodzaju byłyby bardziej na miejscu w ogólnej historii naszych sił powietrznych.

W sprzeczności z tytułem i tematem książki stoi rozdział „Samoloty obcych jednostek, w których służyli Polacy", do którego, trawestując znany cykl „Skrzydlatej" pasowałby raczej tytuł „Samoloty, na których nie walczyli Polacy". Wyszczególnianie bowiem każdego typu, na którym kiedykolwiek zdarzyło się przelecieć naszemu lotnikowi jest chyba nieporozumieniem. Zwracam na to uwagę także w związku z zamierzanym podobno wznowieniem I tomu. Jeśli znajdą się w nim np. wszystkie te maszyny, które pilotował gen. Rayski, to biada nam...

Właśnie bowiem w tych dodatkowych partiach jest ona — niech mi autor wybaczy to sformułowanie — po prostu zachwaszczona jakże licznymi błędami, wymuszającymi wprost wezwanie do ostrożności i należytego krytycyzmu w korzystaniu z niej. Zgadzam się, że mnogość obcojęzycznych nazw i sformułowań mogła nastręczać trudności zarówno składaczowi w drukarni, jak też i korekcie, jednak w nawale materiału zagubił się trochę także i autor — jak i redaktor książki.

Błędy występują, niestety już w tych jej częściach które traktują o samym meritum sprawy. Mylnie podawane są nazwy samolotów: „Beauford" zamiast Beaufort (s. 7), FW-58 „Weihe" — „kania", skojarzyła się komuś z „wajchą" (s. 718), „Bestmann" i „Jungmann" pisane są systematycznie przez jedno n. Zniekształcono też nazwy silników, np. „Pegausus" lub „Cheetach", zaś prototyp MS-406 nie był jako żywo napędzany silnikiem HS 12 Yars. Gorzej, że nie oszczędzono i nazwisk polskich: T. Schiele pisany jest uparcie jako Shiele, błędnie podano na s. 739 nazwisko St. Płonczyńskiego, na s. 483 kpt. Koprowskiego.

Ilość tych błędów mnoży się znacznie w marginalnych ustępach książki. Gdy w jednym zacytowanym w oryginale zdaniu niemieckim znalazłem trzy — wychwycone na szczęście i uwidocznione w erracie — pomyłki, wydawało mi się, że to już swego rodzaju szczyt — cóż gdy na s. 45 tyleż błędów popełniono w jednej tylko nazwie stopnia wojskowego: „Air Vice Marschall" zamiast poprawnego Air Vice-Marshal.

Nie wiadomo czemu utarte od wieków w naszej nomenklaturze geograficznej nazwy miast Kilonia czy Akwizgran występują jako Kiel i Aachen. Odkrywcza byłaby wzmianka o nalocie na „Kolin nad Renem", gdyby nie chodziło po prostu o Kolonię... W Anglii pojawiły się nowe miasta jak Blackopod albo Church Tounton, w Niemczech Biefald lub Kreufeld, we Włoszech takie nazwy jak Fiucimino czy Lago di Garbia. Marakesz występuje jako Marrakesz albo Marrakesh. Zwykłe Lorient czy Etampes, to L'Orient i d'Etampes itd. itd. Nie wykorzystałem tu nawet połowy tego rodzaju przykładów; na niektórych stronach można ich znaleźć po kilka!

Nie są to sprawy najwyższej wagi, ale ich liczba zaczyna rzutować na jakość. Trzeba przy tym uwzględnić, że książka na pewno pójdzie w świat, będzie czytana nie tylko przez naszych rodaków, ale i przez cudzoziemców — niekoniecznie nam przychylnych (już ja widzę te ironiczne lub pobłażliwe uśmieszki!). Irytować może przy tym fakt, iż większości tego rodzaju błędów można było uniknąć, trzymając się tylko zasadniczego tematu.

Z innych spraw: Mam wrażenie, że autor dość beztrosko podszedł do informacji, jakoby Szcze-2 „można było prowadzić nawet z jednym tylko pracującym silnikiem". Niech się na ten temat wypowiedzą fachowcy, ale mnie wydaje się, że przy obciążeniu mocy ok. 23 kG/KM jest to mało prawdopodobne.

Dalej — dywizjon Krakowsko-Poznański z Montpellier (ta nazwa jest w tekście z reguły przeinaczona) nie mógł chyba nosić oznaczenia 2/8. (Najpierw względy formalne: w wojsku francuskim stosuje się praktyczny zwyczaj używania liczb arabskich i rzymskich na przemian. A więc nie jak w książce: I eskadra 2 dywizjonu 8 pułku, ale 1 eskadra dywizjonu II/8). Nie mógł go nosić, gdyż istniał francuski dywizjon II/8, który operował m. in. z lotnisk Calais, Deauville i Villacoublay — a więc od Montpellier raczej daleko. Sprawa do wyjaśnienia.

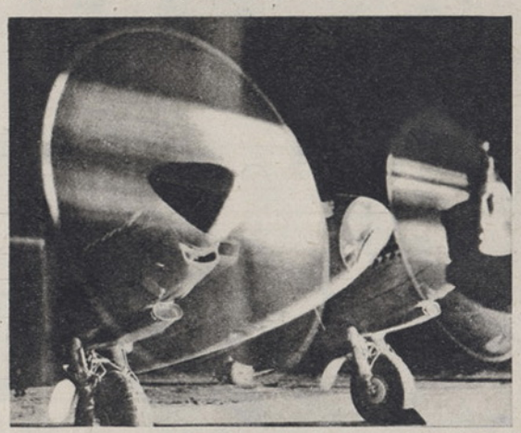
I jeszcze jedno. Wydaje mi się, że dysponując w tyle lat po wojnie bogatą bazą źródłową, historyk — a za takiego, mimo iż jest on raczej hobbistą i amatorem, należy ze względu na dotychczasowy dorobek uważać A. Morgałę — nie powinien już opierać się wyłącznie na niepełnych przeważnie i subiektywnych danych z okresu wojennego. Uwaga ta tyczy się głównie ciekawych skądinąd zestawień zwycięstw osiągniętych w Bitwie o Anglię na różnych typach samolotów.

Wiadomo dziś przecież, że bazujące na wszystkich tych ówczesnych „pewnych" zestrzałach liczby opublikowane początkowo przez brytyjskie Ministerstwo Informacji okazały się przesadzone o jedną trzecią, że nie ma pokrycia prawie połowa rzekomych „pewnych" zwycięstw, i na odwrót: niektóre „prawdopodobne" tylko okazały się faktycznym zniszczeniem nieprzyjacielskiej maszyny. Szkoda zatem, iż w obszernej bibliografii zabrakło książki F. Masona „Battle over Britain", uwzględniającej już ujawnione ostatnio dokumenty Luftwaffe. Na jej podstawie mógłby autor zweryfikować posiadane informacje i opracować jeszcze bardziej interesujące zestawienie. Nie bójmy się „odbrązowiania"; fakty mają większą wymowę od legend!

Nie można mieć do recenzenta pretensji, że chciałby książkę widzieć jeszcze lepszą i przydatniejszą. Myślę, że trzeci tom cyklu zasłuży na jednoznacznie pozytywną opinię.

RAJMUND SZUBAŃSKI

Obwoluta nowej książki Andrzeja Morgały.



„Mosquito", na którym m.in. walczyli polscy piloci 307 dywizjonu.

Na lotnisku Grigoriewskoje — pierwsza grupa polskich pilotów szkolonych w 1943 r. w ZSRR, przed samolotem UT-2.

Młode wychowanki szkoły spadochronowej w Halle–Oppin, Petra Hempel i Rita Heuseleit (z trenerem Helmutem Schultzem). Zdjęcie autora

SZKOŁA SPADOCHRONOWA

Reprezentantka NRD Irina Klabuhn jest aktualną mistrzynią świata w akrobacji spadochronowej. U naszych zachodnich sąsiadów nie brak jednak także innych znakomitości spadochronowych, tak wśród kobiet jak mężczyzn. Reprezentanci NRD w tej dyscyplinie sportu lotniczego nawet podczas najpoważniejszych prób zawodniczych są w stanie pomieszać szyki najlepszym. Wysoki poziom sportowy spadochroniarstwa NRD jest m. in. wynikiem troski, jaką otacza się lotnictwo sportowe w tym kraju. Wielu czołowych spadochroniarzy NRD wywodzi się z klubów wojskowych „Dynamo". Szkoleniem i wyczynem spadochronowym zajmuje się także GST (Stowarzyszenie Sportu i Techniki).

W NRD interesująca jest m. in. praca z młodymi spadochroniarzami. Szczególną uwagę zwraca kilkudziesięcioosobowa grupa młodych spadochroniarzy, skupiona wokół centrum spadochronowego w Halle. Należy do niej nie tylko młodzież miejscowa, ale także najzdolniejsi młodzi skoczkowie z innych rejonów NRD. Są to dziewczęta i chłopcy wyselekcjonowani z najbardziej uzdolnionej spadochronowo młodzieży. Pomimo młodego wieku, od 17 do 22 lat, wykonali oni już od 500 do 2000 skoków spadochronowych i wielokrotnie brali udział w różnego rodzaju zawodach krajowych i nawet zagranicznych.

Intensywny trening spadochronowy w ośrodku Halle-Opp'n łączą oni z nauką szkolną bądź studiami. Zamiejscowi mają oczywiście zapewnione odpowiednie warunki pobytu w Halle. Nauka i sport nie przeszkadzają sobie lecz wzajemnie się uzupełniają. Codzienne zajęcia tej młodzieży tak są pomyślane, by nie kolidowały z sobą, by przynosiły jak najwłaściwsze efekty w nauce szkolnej i sporcie. Właściwe wyżywienie, możliwości ćwiczeń fizycznych, odnowa biologiczna, w razie potrzeby dodatkowa pomoc w nauce szkolnej, najlepszy sprzęt, fachowa opieka — to tylko niektóre z elementów ogólnego i specjalistycznego doskonalenia młodych spadochroniarzy. Młody człowiek praktycznie nie musi się martwić o nic. Pozostaje mu tylko nauka i trening.

W doskonaleniu młodych spadochroniarzy wykorzystuje się najlepsze metody i osiągnięcia treningu sportowego, zmierzające do doskonalenia mistrzostwa.

Od początku 1977 r. młodzi skoczkowie mają do dyspozycji spadochrony typu „latające skrzydło", NRD-owskie RL-10. Sześćset skoków rocznie jest tu regułą, ale nie górną granicą. Ciekawostką jest, że skoki na akrobację młodzi spadochroniarze wykonują z klasycznymi spadochronami radzieckimi UT-15, a nie z nowymi RL-10. Wynika to jednak z faktu, iż NRD-owskie „latające skrzydło" w postaci złożonej jest po prostu trochę większe niż spadochron klasyczny, co nie pomaga w kręceniu powietrznych figur. NRD-owscy spadochroniarze bardzo natomiast sobie cenią swój RL-10 w skokach na celność lądowania, zwłaszcza przy silniejszym wietrze.

Scentralizowane szkolenie spadochronowe młodzieży w Halle przynosi pierwsze efekty. Wiele dziewcząt i chłopców z tej grupy już teraz należy do czołówki krajowej, inni są do niej na najlepszej drodze. Petra Hempel, Rita Henseleit, Angelika Weber, Gerd Harzbecker, Ronald Eilenstein, Andreas Müller i inni sięgają po coraz bardziej znaczące sukcesy. W NRD nie ukrywa się, że właśnie najlepsi z grupy szkolone, w Halle powinni trafić do reprezentacji kraju już na tegoroczne mistrzostwa świata, a w znacznie większej liczbie na następne mistrzostwa świata w 1980 r.

Nie ulega wątpliwości, że szkoła spadochronowa w Halle jest bardzo ciekawym eksperymentem i — co dziś jest już pewne — potwierdzającym się w praktyce. Z tym większą ciekawością będziemy śledzić rozwój kariery sportowej jej wychowanków.

HENRYK KUCHARSKI

Wśród dostojnych jubileuszów półwiecza najstarszych naszych aeroklubów, niepostrzeżenie przemknęła druga rocznica powstania Aeroklubu Ziemi Zamojskiej. Gwoli historycznej ścisłości odnotujemy dokładną datę jego narodzin — 1 stycznia 1976 roku. Początek lotniczych tradycji grodu nad Łabuńką, zwanego „Padwą Północy", wyznacza jednak rozkaz Naczelnego Wodza Wojska Polskiego nr 91 z 31 października 1944 roku, powołujący właśnie w Zamościu Dowództwo Lotnictwa Wojska Polskiego i jednocześnie Centralną Szkołę Lotniczą. Tu więc kierowano na edukację w różnych specjalnościach wszystkich pragnących przywdziać lotniczy mundur. Później, kiedy wyodrębniona w 1945 r. Oficerska Szkoła Lotnicza przeniosła się do Dęblina — starego „gniazda orląt" — w Zamościu pozostali mechanicy. I są tam do dziś.

Mieszkańcy Zamościa szczycac się stalowo-szarymi mundurami elewów Technicznej Szkoły Woisk Lotniczych nierozerwalnie związanymi z pejzażem miasta, nie przestali jednak myśleć o skrzydłach nad hetmańskim grodem. Wprawdzie od czasu do czasu „coś tam przeleciało" na podmiejskie lotnisko raz nawet dziennikarze i piloci początek swego dorocznego rajdu samolotowego naznaczyli w Zamościu, jednak miejscowi sympatycy lotnictwa więcej szczęścia mieli do spadochroniarzy.

Najpierw Aeroklub Lubelski prowadził w Zamościu skoki, potem trenowali tam i rozgrywali nawet mistrzostwa skoczkowie wojskowi. Stąd może właśnie z chwila utworzenia Aeroklubu Ziemi Zamojskiej jako pierwsza zaczęła działać sekcja spadochronowa. Zanim jednak powstał aeroklub, przez kilka lat działał w Zamościu Komitet Organizacyjny, usilnie zabiegający o rozwinięcie skrzydeł. Pracowali w nim wspólnie zarówno cywilni entuzjaści sportów lotniczych jak wojskowi z TSWL. Z grona członków tego komitetu ukonstytuował się następnie zarząd AZZ.

Zaczynali z jednym etatem kierownika aeroklubu, którym został **Jerzy Rachwał**, wieloletni instruktor Aeroklubu Lubelskiego. Nie było jednak żadnych obiektów, sprzętu lotniczego i pomocniczego, nie było nawet pomieszczenia, gdzie mogliby się zebrać entuzjaści lotnictwa w Zamościu. Ale już na pierwszym posiedzeniu zarządu w lutym 1976 r. nakreślili sobie bardzo śmiały plan pracy, przewidujący nawet rozpoczęcie szkolenia praktycznego w okresie najbliższych wakacji szkolnych. W miesiąc później przyjmowali pierwszych kandydatów. Według założeń APRL, w Zamościu miała istnieć tylko sekcja spadochronowa, a później może także szybowcowa. O sekcji samolotowej szef szkolenia APRL nie chciał nawet słyszeć.

Zamojscy lotnicy nie byli jednak w swym działaniu osamotnieni. Akcję zachęcającą młodzież do szkolenia wzięli na siebie harcerze pod wodzą komendanta hufca druha **Ryszarda Lisickiego**, a potem przyłączyło się także Kuratorium Oświaty i Wychowania z wypróbowanym przyjacielem lotników, płk **Witoldem Ostromęckim** na czele.

Od pierwszych chwil swego powstania Aeroklub Ziemi Zamojskiej borykał się z trudnościami finansowymi. APRL przewidział jedynie niepełne dotacje, nie zapominając

SKRZYDŁA ZAMOŚCIA

wszakże obłożyć swego najmłodszego dziecięcia podatkiem w postaci „planowanego dochodu własnego w wysokości co najmniej 50 tysięcy złotych". — W pierwszym roku działalności, a więc na rozruchu niemalże! I z tym sobie poradzili występując o pomoc do zakładów pracy i przedsiębiorstw województwa zamojskiego, choć ze skutkiem raczej dość miernym. Prezesi Spółdzielni Oszczędnościowo-Pożyczkowych i Gminnych Spółdzielni oraz przewodniczący rad zakładowych różnych przedsiębiorstw zdołali zebrać około 30 tysięcy złotych. Zamojskich lotników wykupił ostatecznie z opresji dyrektor WKKFiT, **Henryk Flis**, zresztą członek zarządu aeroklubu.

Wizyta przedstawiciela APRL w Zamościu zmieniła nieco wyobrażenie o tym najmłodszym wówczas aeroklubie (bo mieli się już czym pochwalić) i zaowocowała przyznaniem jeszcze jednego etatu — instruktora spadochronowego. Został nim **Kazimierz Drzewiński**, pracujący przedtem w Aeroklubie ROW.

Aeroklub Ziemi Zamojskiej miał już wtedy jaką-taką siedzibę użyczoną przez władze miejskie, prowadził szkolenie teoretyczne w udostępnionych pomieszczeniach szkoły budowlanej i na terenie TSWL, której oficerowie pomagali w zajęciach. Skorzystali też zamościanie na likwidacji sekcji spadochronowej aeroklubu w Olsztynie, skąd dostali trochę sprzętu. Nie mając spadochroniarni, nie mieli go jednak nawet gdzie złożyć. Pomoc tym razem okazali... strażacy, udostępniając klitkę w swej remizie. Wobec tak wielu przeróżnych trudności zrodziła się myśl wystąpienia do Dowództwa Wojsk Lotniczych z propozycją objęcia patronatu nad aeroklubem przez Techniczną Szkołę Wojsk Lotniczych. Propozycja spotkała się z aprobatą i... raźniej im się teraz pracuje.

Rozmach z jakim wystartował Aeroklub Ziemi Zamojskiej musiał też przyspieszyć wyposażenie go w sprzęt przez APRL. Otrzymali więc hangar typu namiotowego, który zmodernizowali we własnym zakresie, pierwszy szybowiec i wreszcie samolot Zlin-326. Tak więc wbrew pierwotnym, odgórnym planom o jedynie spadochronowym szkoleniu, potem może szybowcowym, w pierwszym roku działalności mieli już trzy sekcje: spadochronową, szybowcową i samolotową. Wyniki jakie ma Aeroklub Ziemi Zamojskiej po dwóch latach działalności nie spadły z nieba, lecz zostały ciężko wypracowane przez wielu ludzi. Bo choćby taka trzyfazowa linia elektryczna na aeroklubowe lotnisko. Trudno wprost uwierzyć, że wykonał ją w czynie społecznym jeden z członków AZZ, **Bogdan Flis** z Biłgoraja, wykorzystując do tego celu własne materiały! Podobne przykłady oddania sprawie lotnictwa sportowego w Zamościu można by mnożyć. Zapewne właśnie dlatego już podczas pierwszego sezonu letniego zamościanie zdołali przeprowadzić dwa obozy spadochronowe dla młodzieży. Uczestniczyło w nich 50 skoczków, z których dwunastu uzyskało III klasę i brązowe odznaki. Dzięki życzliwej, sąsiedzkiej pomocy Aeroklubu Lubelskiego, możliwe też było przeszkolenie na wakacyjnym obozie w Radawcu siedmiu szybowników do klasy III. Za sukces sekcji samolotowej uznać wypada podstawowe wyszkolenie trzech pilotów. Jest to bilans bardzo skrótowy, ale i tak wymownie świadczący o dużej aktywności zamojskich lotników.

Drugi sezon, 1977 r. zapowiadał się znacznie lepiej. Aeroklub dysponował już większą kadrą i liczniejszym sprzętem. Władze miejscowe i Techniczna Szkoła Wojsk Lotniczych też pospieszyli z pomocą. Prezydent Zamościa ofiarował barakowóz przydatny na magazyn techniczny, dyrektor Zamojskich Fabryk Mebli — wyposażenie nowego lokalu klubowego, wojsko — samochód-cysternę.

Po wiosennym starcie trzeba było jednak poważnie ograniczyć latania, gdyż w Zamościu rozpoczęło się zgrupowanie skoczków, trenujących do spadochronowych mistrzostw Wojska Polskiego. Dobrzy partnerzy i w takiej sytuacji potrafili znaleźć rozwiązanie, przynajmniej częściowo satysfakcjonujące aeroklub. Uzgodniono bowiem wspólne prowadzenie skoków. Szybownicy, niestety, mogli latać tylko o świcie, rozpoczynając starty już o godzinie czwartej. Piloci samolotowi musieli się ograniczyć do lotów patrolowych nad liniami energetycznymi i na rzecz Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Turystycznego „Roztocze", realizując tym samym plan dochodów własnych AZZ. Ale „nie ma złego — jak powiada przysłowie — co by na dobre nie wyszło". Na zakończenie bowiem mistrzostw spadochronowych wojsko zrewanżowało się — niejako w rekompensacie za ograniczenie lotów szkoleniowych — przekazaniem Aeroklubowi Ziemi Zamojskiej dwóch samolotów Jak-12! Spory ruch panował na lotnisku, poczynając od drugiej połowy lipca aż do końca listopada: dwa obozy młodzieży szkolnej i harcerskiej w czasie wakacji, a potem w sekcjach loty szkolno-treningowe i skoki.

Bilans ubiegłego sezonu to m. in.: czterech nowych pilotów samolotowych z licencją turystyczną, trzech zaawansowanych w szkoleniu do licencji zawodowej, osiem różnych uprawnień. Wśród szybowników dwóch pilotów z II klasą, trzy licencje, dwie srebrne odznaki, dwa uprawnienia instruktorskie. Najlepsze efekty zanotowała jednak sekcja spadochronowa: 24 nowych skoczków, 15 z klasą III i czterech z II. Ponadto — 19 odznak brązowych, 15 brązowych z wieńcem, 4 srebrne i 2 złote. No i pierwszy udział reprezentacji Aeroklubu Ziemi Zamojskiej w zawodach! W Mielcu, w wieloboju nowoczesnym, zamościanie uplasowali się na 13 miejscu, natomiast w Słupsku — sukces! — **Kazimierz Drzewiński** zajął 2 miejsce.

W statystyce te dwa lata działalności to prawie tysiąc godzin wylatanych na szybowcach i samolotach oraz ponad 1 400 skoków spadochronowych. A na podsumowanie jeszcze nagroda Państwowego Zakładu Ubezpieczeń za bezpieczną i bezwypadkową działalność lotniczą! Aeroklub PRL ze swej strony dodał do tego nowe szybowce „Pirat".

W 1980 r. dokładnie 3 kwietnia, minie 400 lat od nadania przywileju lokacyjnego miastu, które założył hetman Jan Zamojski, a wybudował włoski architekt Bernardo Morando. Rządowy program rewaloryzacji Zamościa przewiduje, że do tego czasu zamek, bramy wjazdowe, ratusz, akademia, kolegiata i stylowe kamieniczki przybiorą swój dawny wygląd z lat świetności miasta. A miasto to w historii naszej ma swoje poczesne miejsce. Tu urodziła się Róża Luksemburg, tu w grudniu 1918 roku wybuchło powstanie zorganizowane przez KPRP i Czerwoną Gwardię, w którego wyniku narodziła się Republika Zamojska, tu w latach międzywojennych istniał aktywny ośrodek ruchu rewolucyjnego. Podczas okupacji Ziemia Zamojska była terenem wzmożonych działań partyzanckich i okrutnych represji wroga, znaczonych pacyfikacją wsi i gehenną dzieci Zamojszczyzny. Za bohaterską postawę społeczeństwa został też Zamość odznaczony Krzyżem Grunwaldu.

Lotnicza młodzież Aeroklubu Ziemi Zamojskiej przy swym Zlinie 326 „Trener Master".

W toku przygotowań do jubileuszu przybywa miastu nowych obiektów, zmienia się starówka, Zamość pięknieje. W tej atmosferze społecznej aktywności działają też lotnicy sportowi. W krótkim czasie dwuletniej pracy zamojscy lotnicy i sympatycy lotnictwa dali wiele dowodów prężności i zaangażowania, ale nie wszystko można przecież zrobić w czynie społecznym. Potrzebna jest większa pomoc ze strony władz zwierzchnich lotnictwa sportowego, a może nawet integracja wysiłków innych instytucji lotniczych.

TADEUSZ CHWAŁCZYK

1

2

Umieją manewrować czołgiem, prowadzić celny ogień z broni maszynowej i dział bezodrzutowych, radzą sobie wyśmienicie na tyłach nieprzyjaciela, równie doskonale czują się na szczytach górskich i nizinach, znają tajniki dżudo i jeżdżą na nartach. Najczęściej działają przez zaskoczenie, sprytem, nagłym atakiem z ziemi i... powietrza. Do perfekcji mają opanowaną sztukę skakania na spadochronach. Tę umiejętność posiadają wszyscy, bez względu na stopień i stanowisko, od kucharza aż po dowódcę dywizji. Tak wszechstronnie wyszkolonymi żołnierzami nie może poszczycić się żaden inny rodzaj wojska.

Żołnierze 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej. Od koloru beretów, noszonych w miejsce tradycyjnych czapek, nazwani — Czerwonymi Beretami. Wielu z poborowych marzy o odbywaniu służby w tej jednostce. Tego zaszczytu dostępują tylko wybrani. Kandydaci z aeroklubów są mile widziani.

Każdego roku młody zastęp spadochroniarzy pozostawia ciepłe koszarowe pomieszczenia, stołówkowy wikt i wyrusza na zdobywanie sprawności i kondycji. „Przedszkolem", poprzedzającym zajęcia w wysokich partiach gór, są podkrakowskie skały, nie takie znów łagodne jak by się wydawało. Zwłaszcza, gdy trzeba je pokonywać w pełnym oporządzeniu. Tutaj żołnierze 6 PDPD uczą się abecadła wspinaczki: „chodzenia" po górach, wiązania lin, wykonywania zaczepów, transportowania ciężkiego sprzętu artyleryjskiego „kolejką amerykańską". W spadochronowej służbie są to umiejętności nieodzowne — wpływają na kondycję, wytrzymałość, na wszelkie żołnierskie trudy, doskonalą orientację przestrzenną.

Żołnierzy z czerwonymi beretami spotkać można nie tylko w podkarpackim regionie, bowiem specyfiką wojsk powietrzno-desantowych jest wszechstronna umiejętność prowadzenia działań w różnorodnym terenie. Stąd np. w okresie wiosennym i letnim hartują się wśród malowniczych mazurskich jezior, nabywają umiejętności w pokonywaniu wodnych przeszkód.

Zalążek tych wojsk powstał w drugiej połowie 1944 roku. Dywizja sformowana zostaje na podstawie rozkazu Sztabu Generalnego Armii Radzieckiej z dnia 26.07.1944 i rozkazu 1 Armii WP nr 130 z dnia 5.07.1944. Chrzest bojowy przechodzi w dniach wielkiej styczniowej ofensywy w 1945 r., podczas operacji warszawskiej. Jej żołnierzom przypada zaszczyt forsowania Wisły w rejonie Bielan, Śródmieścia i Wilanowa. Żołnierze 6 DP są pierwszymi, którzy wkroczyli do centralnych dzielnic stolicy. Już 17 stycznia 1945 roku o godzinie 10.00 piechurzy dywizji są w okolicach Ogrodu Saskiego. Na szczycie wypalonych kikutów Dworca Głównego zawieszają biało-czerwoną flagę.

Dzielnie spisują się jednostki wchodzące w skład 6 DP na szlaku

MY.

bojowym LWP. Walczą m. in. o przełamanie Wału Pomorskiego, o najsilniej ufortyfikowany nadarzycki rejon umocnień, wyzwalając w drodze na zachód polski jeniecki obóz oficerski IID w Grossborn.

Ciężkie walki toczy dywizja w bojach o Kołobrzeg. Hitlerowcy przekształcili miasto w twierdzę, zaciekle bronioną przez trzy pasy obronne, wzmacniane posiłkami napływającymi drogą morską. Wedle zapewnień Hitlera Kołobrzeg miał się bronić do ostatniego żołnierza.

8 marca 1945 r. o godz. 13.00 pułki 14, 16 i 18 ruszają do natarcia. Jednakże bagnisty teren na przedpolu miasta, w rejonie rzeczki Więcemínka i szosy prowadzącej do Grzybowa, nie pozwoliły na błyskawiczne wyparcie Niemców. Jedynie pododdziały 16 pułku piechoty, walczące w drugim rzucie, skierowane na lewe skrzydło nacierających wojsk zdołały przełamać opór nieprzyjaciela i wyjść na brzeg morza. Tego samego dnia o godzinie 20.15 żołnierze 6 DP, po pokonaniu piaszczystych wydm, stanęli nad brzegiem Bałtyku i zatknęli w jego dno flagę z narodowymi barwami na znak, że Polska tu była i będzie po wieczne czasy. Ten epizod z walk 6 DP odegrał rolę symboliczną. Po zakończeniu walk plut. Kazimierz Grzejek i plut. Zygmunt Pączka weszli w skład delegacji 6 dywizji, która wręczyła Naczelnemu Dowódcy WP gen. M. Żymierskiemu urnę z wodą zaczerpniętą z Bałtyku. W meldunku żołnierskim napisali:

„My, żołnierze jednostki płk. G. Szejpaka (ówczesny dowódca 6 DP) meldujemy Ci obywatelu Naczelny Dowódco, że 8 marca o godz. 20.15, wykonując rozkaz bojowy naszego narodu, uwolniliśmy skrawek polskiego morza i przystąpiliśmy do szturmu prastarego miasta słowiańskiego Kołobrzegu, ozdoby wyzwolonego Bałtyku, fundamentu silnej i demokratycznej Polski".

W imieniu żołnierzy i oficerów podpisali: szer. **Gembal**, ppor. **Kłapeja** i szer. **Grześ**.

Nie było czasu na dłuższy odpoczynek i dywizja pomaszerowała dalej na zachód. Jest pierwszą jednostką Wojska Polskiego, która w dniu 3 maja 1945 r. w rejonie Schönfeld i Wulkau osiąga Łabę. Tak zakończył się szlak bojowy 6 DP, która za udział w walkach o Wał Pomorski i Kołobrzeg otrzymała miano „Pomorskiej", a także Krzyż Grunwaldu II klasy oraz Krzyż Orderu Virtuti Militari V klasy.

W okresie powojennym na jej bazie sformowana zostaje dywizja powietrzno-desantowa.

„Czerwone Berety" są pierwszą polską jednostką wojskową, która wchodzi w skład Doraźnych Sił Zbrojnych Organizacji Narodów Zjednoczonych na Bliskim Wschodzie. W warunkach pustynnych, w terenie najeżonym minami, pozostawionymi w piaskach półwyspu synajskiego przez wojska izraelskie, w klimacie do jakiego nam Europejczykom trudno przywyknąć, reprezentanci 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej zyskują ogólną sympatię przedstawicieli pozostałych kontyngentów narodowych i dowództwo Błękitnych Hełmów.

Są niezwykle popularni i lubiani hen daleko poza podwawelskim grodem. Sympatię zyskują nienaganną prezencją i żołnierską postawą, sprawnością i poziomem wyszkolenia, dokumentowanym na polskich poligonach i podczas międzysojuszniczych ćwiczeń wojsk Układu Warszawskiego.

JERZY CHOJNACKI

4

3

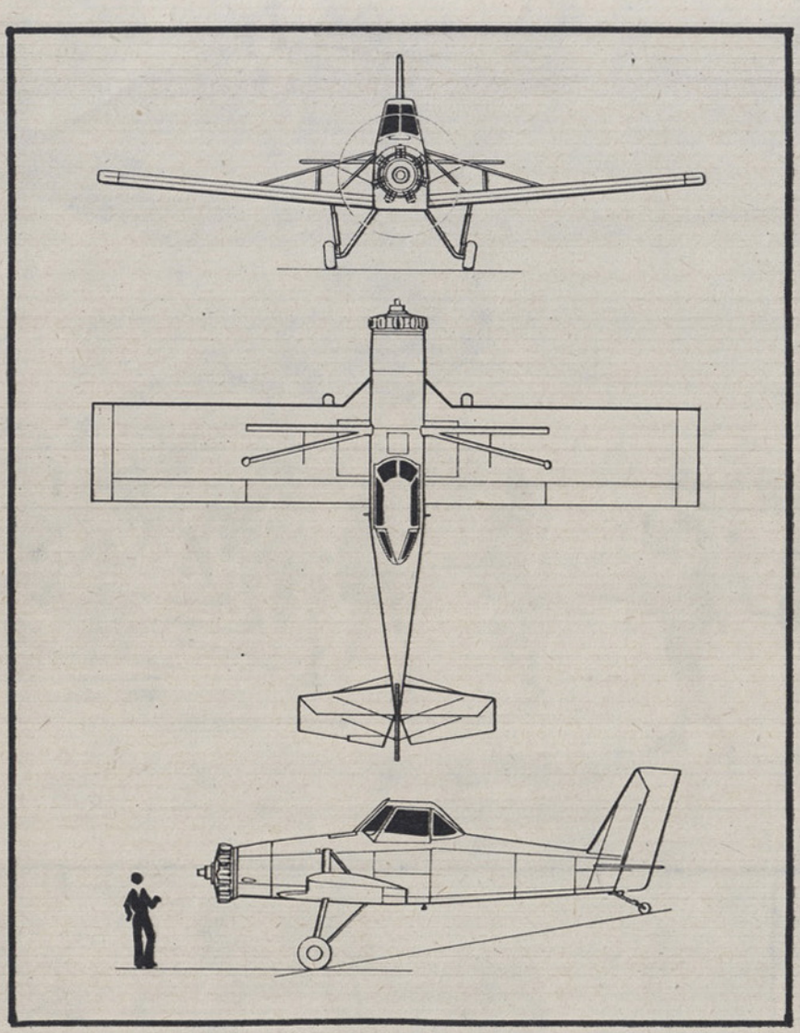
5

NA ZDJĘCIACH:

1. Powietrzny balet.
2. Dzielni w powietrzu i na ziemi.
3. Do samolotów!
4. Specjaliści od przeciwpancernych pocisków kierowanych na zimowym rozpoznaniu.
5. „Czerwone Berety" na podkrakowskich skałach.

Zdjęcia: WAF — J. Sobieszczuk (3) i T. Szczepaniak (2)

z "czerwonych beretów"



SAMOLOT ROLNICZY TAURO-350

Prototyp samolotu rolniczego Tauro (Byk), opracowany w meksykańskiej firmie Anahuac, która nazwę przyjęła od azteckiej doliny, gdzie leży miasto Meksyk, wykonał pierwszy lot w grudniu 1968 r. Po uzyskaniu certyfikatu samolot wszedł do produkcji pod oznaczeniem Tauro 300.

Na podstawie wniosków z eksploatacji powstała w latach 1972—73 nowa wersja: Tauro 350. W roku 1977 wersja ta znajdowała się w produkcji seryjnej.

Tauro 350 jest jednomiejscowym dolnopłatem, wyposażonym w prostokątny płat podparty zastrzałami o kształcie odwrotnego „V". Zastosowano 10% profil US 35B. Kąt wzniosu wynosi 5°, kąt zaklinowania 2°. Metalowa konstrukcja skrzydła pokryta jest tkaniną. Skrzydło nie posiada klap, a tylko lotki.

Kratownicowa konstrukcja kadłuba wykonana jest z rur stalowych i pokryta odejmowanymi segmentami z blachy duralowej. Usterzenie o konstrukcji metalowej kryte płótnem.

Samolot wyposażony jest w klasyczne podwozie stałe z kołem ogonowym. Amortyzatory podwozia są sprężynowe. Koła podwozia głównego mają hamulce tarczowe typu Cleveland.

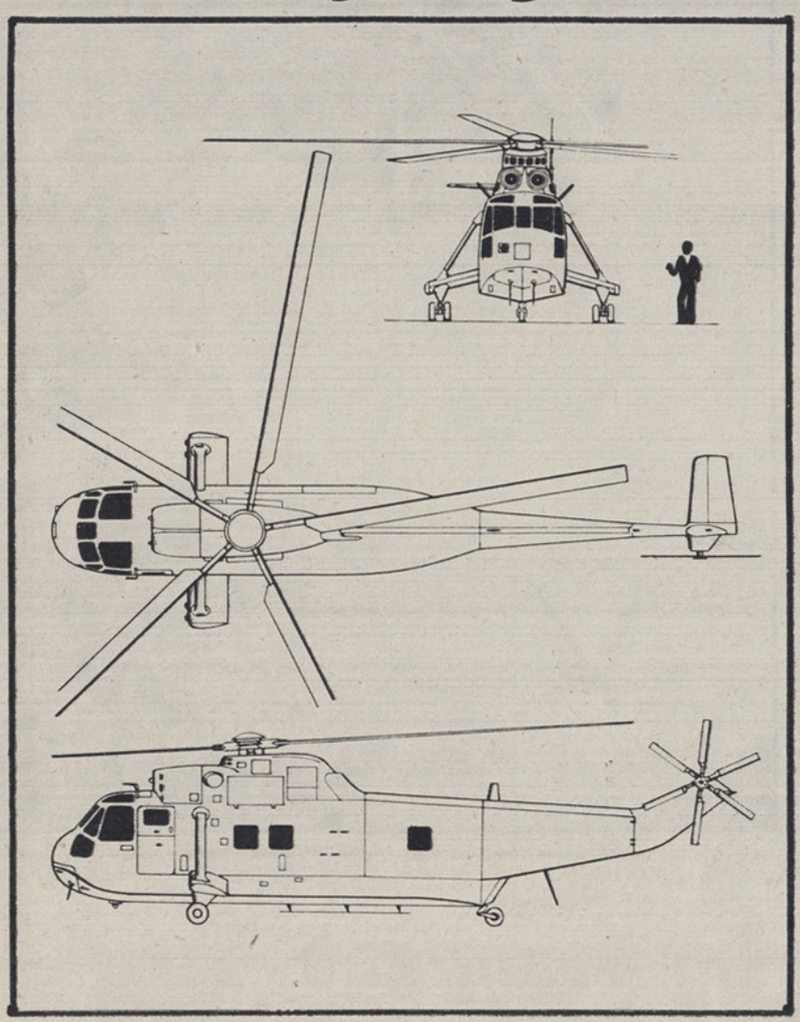
Kabina samolotu klimatyzowana, z fotelem o regulowanym położeniu. Wejście do kabiny — poprzez odchylane w dół boczne drzwi-okna. Zbiornik na chemikalia znajduje się w kadłubie przed kabiną. Samolot może zabierać 870 dm³ chemikaliów ciekłych lub 800 kg sypkich. Na samolocie zabudowano aparaturę rolniczą Transland.

Zespołem napędowym jest siedmiocylindrowy silnik tłokowy, gwiazdowy Jacobs o mocy 260 kW, napędzający dwułopatowe śmigło Sensenich 5404/MA 96 K nastawne na ziemi. Zbiorniki aluminiowe w skrzydłach mieszczą łącznie 140 dm³ paliwa.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE: **Wymiary:** rozpiętość — 11,44 m, długość — 8,21 m, wysokość — 2,34 m, powierzchnia płata — 20,24 m². **Masy:** masa własna — 958 kg, max. masa startowa — 2064 kg. **Osiągi:** prędkość max. npm. — 193 km/h, max. prędkość przelotowa — 145 km/h, prędkość minimalna — 68 km/h, długość startu do wysokości 15 m — 350 m, zasięg z max. zapasem paliwa — 375 km.

konstrukcje zagraniczne



ŚMIGŁOWIEC WESTLAND COMMANDO MK-2

Brytyjskie zakłady śmigłowcowe Westland produkują na podstawie licencji morski śmigłowiec Sikorsky Sea King. Śmigłowiec ten został przez wytwórnię Westland zmodyfikowany i przystosowany do zadań transportu wojskowego na lądzie. Druga wersja Commando Mk 2 została oblatana w styczniu 1975 r. i następnie weszła do produkcji seryjnej, m.in. na eksport do krajów arabskich.

Westland Commando Mk 2 jest jednowirnikowym, dwusilnikowym śmigłowcem dostosowanym do transportu ludzi i sprzętu. Wirnik śmigłowca jest pięciołopatowy przegubowy. Łopaty o profilu NACA 0012 mają konstrukcję całkowicie metalową. Wirnik wyposażony jest w hamulec. Wirnik ogonowy jest sześciołopatowy o konstrukcji całkowicie metalowej. Przekładnia główna jest czterostopniowa.

Kadłub jest półskorupowy. Tylna część kadłuba załamywana w celu ułatwienia hangarowania. Załoga dwuosobowa. Wzdłuż ścian ładowni znajdują się odchylane siedzenia. Wejście do ładowni przez odsuwane drzwi (1,5 × 1,7 m) usytuowane z lewej strony kadłuba. Ładownia jest ogrzewana i wentylowana. Podwozie stałe z kołem ogonowym. Podwozie główne o podwójnych kołach umieszczone jest na skrzydełkach wysięgnikowych podpartych zastrzałami. Commando Mk 2 wyposażony jest w podwójną instalację hydrauliczną układu sterowania. Śmigłowiec przystosowany jest do lotów bez widoczności. Możliwe jest podwieszenie uzbrojenia (pod skrzydełkami). Zespołem napędowym są dwa silniki turbinowe ze swobodną turbiną napędową Rolls-Royce Gnome H.1400-1 o mocy trwałej 1145 kW każdy, zabudowane w górnej części kadłuba przed wirnikiem. Zapas paliwa umieszczony jest w zbiornikach o łącznej pojemności 3636 dm³ pod podłogą ładowni.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE: **Wymiary:** średnica wirnika nośnego — 18,90 m, długość śmigłowca (z obracającymi się wirnikami) — 22,15 m, długość kadłuba — 17,02 m, wysokość do szczytu głowicy wirnika nośnego — 4,72 m, powierzchnia tarczy wirnika — 280,5 m². **Masy:** masa własna — 5700 kg, max. masa startowa — 9525 kg. **Osiągi** (przy max. masie startowej): prędkość przelotowa npm — 208 km/h, pułap zawisu z wpływem ziemi — 1525 m, bez wpływu ziemi — 975 m, zasięg z 28 żołnierzami na pokładzie i rezerwą paliwa na 30 minut lotu — 445 km.

METODA SZKOLENIA BEZPIECZNEGO

W krajach o rozwiniętym sporcie lotniowym istnieją już dziesiątki szkół kształcących odpłatnie adeptów tego pięknego sportu. Koszt wyszkolenia podstawowego wynosi tam około 200 dolarów. Szkolenie na wyższym poziomie jest oczywiście odpowiednio droższe. U nas również powinniśmy podjąć zorganizowaną naukę latania, ale na innych chyba zasadach. Jakich? Obecnie praktykowana jest jedna tylko metoda: uczenia się samemu lub z pomocną radą bardziej zaawansowanego kolegi. A każdy uczy jak sam umie. Nie ma jeszcze (o ile mi wiadomo) żadnych opracowań metodycznych. Systematyczna nauka latania dopiero się rodzi. W tej sytuacji warto chyba na łamach „SP" poddać pod dyskusję ten temat, przede wszystkim w celu lepszego przygotowania się do wypracowania optymalnych form szkolenia, które podjąć winny aerokluby i inne organizacje społeczno-sportowe, jak to się dzieje np. w żeglarstwie.

Jak wiadomo, najskuteczniej wywołuje dyskusje pogląd budzący silne kontrowersje. Dlatego chciałem na pierwszy ogień przedstawić pewną nietypową metodę szkolenia początkowego, którą wypróbowałem praktycznie w czasie nauki elementarnego latania 7-osobowej grupy uczniów z warszawskiego liceum im. Ludowego Lotnictwa Polskiego na obozie zimowym w rejonie podgórskim. Podstawowym warunkiem tego szkolenia było maksymalne zachowanie bezpieczeństwa i systematyczne postępy w nauce latania, zależne od predyspozycji każdego przyszłego pilota i warunków terenowych oraz meteorologicznych. W celu zachowania bezpieczeństwa przyjąłem następujące założenia:

- użycie do szkolenia lotni o małej doskonałości ale posiadającej w szerokim zakresie prędkości dobre warunki lotne i zdolność spadochronowania,
- wyposażenie lotni w urządzenia tłumiące siłę uderzenia w ziemię przy przyziemieniu oraz zmniejszające siłę hamowania poziomego,
- możliwość kontroli zwisów wysokości lotu i kierunku.

Warunki te spełniła dobrze lotnia typu Seagull III (zbudowana przez uczestników obozu), wyposażona ze względu na dobre warunki śnieżne w długą płozę dziobową, wykonaną z narty epoksydowej) oraz dwie krótkie narty na końcach sterownicy. Ponadto lotnia ta była uwiązana na 4, 3 lub 1 lince i mogła być w różny sposób kontrolowania w locie. Założenia programu szkolenia przewidywały ponadto nie przekraczanie, wysokości lotu powyżej 4—5 m (licząc od ziemi do stóp pilota), unikania lotów z góry pod wiatr przy podmuchach powyżej 2 m/s, nie startowanie na nartach, unikanie możliwości zbliżania się do jakichkolwiek przeszkód terenowych.

ZAKRES WYKONYWANYCH ĆWICZEŃ

Psychiczne i fizyczne przygotowanie do lotów jest ważne, bowiem wykonywanie swobodnego lotu, nawet krótkotrwałego, przez nigdy wcześniej nie latającego ucznia jest — moim zdaniem — nieprawidłowe. Człowiek przez wiele godzin uczy się wykonywać ogromną ilość czynności, będąc zawsze podparty albo na nogach poprzez więź w postaci różnego rodzaju nart, łyżew, wrotek, szczudeł albo siedząc na innych rodzajach więzi, jak siodła końskie, siedzenia samochodów, łodzi, krzesła stanowiące również więź z ogromną masą ziemi. Czym własności tej więzi są bardziej złożone, tym trudniej i dłużej uczymy się z nich korzystać. Jazda na łyżwach czy rowerze wymaga dużego treningu. W kabinie samolotu człowiek czuje również mocną więź z jego masą, choć kieruje nią dowolnie.

Natomiast na lotni wisi on w przestrzeni, związany dość elastycznie z masą 4-krotnie mniejszą od własnej. Pilot po starcie od razu znajduje się więc w zupełnie nowej dla siebie sytuacji. Musi sterować lotnią, a nie ma w świadomości żadnych skojarzeń (poza abstrakcją teorii). Nie może korzystać z żadnych odruchów, bo ich nie posiada. Pilot uczy się latać, jak ktoś nie umiejący pływać rzucony na głębinę.

W podobnej sytuacji bywa tylko spadochroniarz w pierwszym skoku, który może jednak wykonać lot niesterowany. Dlatego też od samego początku podjęcia nauki latania młodzieży szkolnej starałem się znaleźć sposoby przygotowania młodych kandydatów na pilotów do tych nowych dla nich warunków pracy (latanie jest pracą bez ryzyka wypadku). Cel ten można osiągnąć jedynie przez wytworzenie w świadomości ucznia pewnych skojarzeń z warunkami lotu swobodnego, uzyskanymi za pomocą symulacji lotu.

PROGRAM ĆWICZEŃ PRZYGOTOWAWCZYCH

I. Uczniowie zostają zapoznani z zasadami sterowania lotni i jej budowy, a przede wszystkim z niebezpieczeństwem przerzutu lotni z pilotem przez plecy przy podmuchu wiatru.

II. Nauka noszenia lotni przy lekkim wietrze (2—3 razy po 2 min).

III. Jazdy z niedużego pochylenia na nartach z przypiętą lotnią bez możliwości uniesienia się. Prędkość jazdy poniżej 20 km/h. Prędkość wiatru — 0 (przy tym ćwiczeniu istnieje możliwość podjechania nartami pod sterownicę).

IV. Loty symulowane na silnym wietrze o prędkości 10—12 m/s. Lotnia jest przytrzymywana z przodu przez 2 kolegów linami przywiązanymi do sterownicy (rys. 1) i do dziobu lotni oraz dwoma linkami umocowanymi do bocznych węzłów. Każda linka jest przytrzymywana przez jednego kolegę. Pilot w podmuchach wykonuje nawet kilkunastosekundowe loty względem powietrza. Przy pewnej wprawie obsługi wszystkie linki mogą być chwilami luźne. Ćwiczenie należy prowadzić 3—5-krotnie z przerwami na odpoczynek (wymiana pilota).

Przy braku dostatecznie silnego wiatru podobne ćwiczenie można wykonać, zawieszając lotnię pomiędzy dwoma drzwiami lub domami na linie przywiązanej do węzła centralnego (rys. 2). Przy wietrze o prędkości 3—5 m/s pilot może przez wiele minut ćwiczyć podstawowe reakcje na przechylenie boczne oraz w ograniczonym zakresie pochylenia wzdłużnego.

Te dwa ostatnie ćwiczenia dla początkującego pilota są moim zdaniem również ważne. Pozwalają one bowiem na oswojenie się z nową dla niego sytuacją współpracy z lotnią w pozycji zawieszonej.

NAUKA LATANIA BEZPIECZNEGO

Przede wszystkim obeznany z lotnią pilot trzymając sterownicę za rury boczne wykonuje 3—7 krótkich lotów holowanych ręcznie z asekuracją boczną (rys. 3). Start pod wiatr 2—4 m/s z rozbiegu na terenie płaskim lub z minimalnym pochyleniem. Lotnię holuje grupa 4—6 osób na linie z krótkim odcinkiem liny gumowej w celu „wystrzelenia" pilota. Niezbędny jest wówczas kolega przyjmujący lotnię za kil. Linki boczne luźne.

W obu wypadkach długość lotu nie powinna przekraczać 20 m, a wysokość 2—4 m. Hol wiązany w trójkąt rolek, niewyczepiany (zwisy, złe lądowanie). Jeżeli instruktor uzna, że pilot nie panuje jeszcze nad lotnią, należy powrócić do lotów symulowanych i innych ćwiczeń.

Z kolei następują teraz loty dłuższe z asekuracją boczną. Pilot, który wykonał poprzedni punkt programu lotów, staje z lotnią na pochyłości mniejszej niż naturalny kąt opadania lotni. Wymagany brak wiatru czołowego lub bocznego powyżej 1 m/s (rys. 4). Pilot wykonuje 2—4 loty z wystrzeleniem z lin gumowych na wysokość 2,4 m i asekuracją boczną (długie cienkie linki). Długość lotu od 20 do 50 m. Lot prosty na wysokość 3—4 m. W trakcie lotu i lądowania instruktor słownie udziela wskazówek pilotom. Na tym etapie pilot winien opanować utrzymanie wysokości, prędkości i kierunku lotu. Winien też zacząć prawidłowo lądować. W razie stwierdzenia nieprawidłowych reakcji pilota (zwisy, zadzieranie lotni i spadochronowanie), ćwiczenie należy kontynuować dalej lub wracać do wcześniejszych elementów. Na tym etapie następuje też pierwsza selekcja pilotów, którzy nie reagują na zwisy i „tracą głowę".

Obecnie można przystąpić do lotów dłuższych bez asekuracji bocznej. Pilot wykazujący się dobrymi wynikami w poprzednich ćwiczeniach może przejść do ostatniej fazy szkolenia elementarnego — długich lotów z niewielkimi skrętami bez asekuracji bocznej. Do tego celu najlepiej nadają się łagodne długie zbocza nie porośnięte drzewami, o pochyleniu zbliżonym do naturalnego kata lotu używanej w ćwiczeniach lotni. Nadal obowiązuje pogoda bezwietrzna, lub z bardzo słabym wiatrem, bez podmuchów. Idealnym warunkiem jest gruga warstwa śniegu (rys. 5).

Pilot jest wystrzeliwany przez co najmniej 6-osobową grupę kolegów na wysokość do 5 metrów i sam musi już po starcie kontrolować wysokość, nie dopuszczając do zbytniego wzniesienia się przy starcie. W trakcie pierwszego lotu o długości 50—200 m pilot stara się lecieć prosto, zachowując stała prędkość i wysokość. W następnych lotach powinien wykonać mały skręt w kierunku wiatru (jeżeli występuje słaby boczny wiatr) lub skręt w lewo, po czym powraca na kurs i ląduje.

W następnym locie wykonuje lekki skręt w przeciwną stronę (ale tylko bez wiatru bocznego). Po wykonaniu 4—6 takich lotów instruktor może uznać, że pilot ma opanowany lot prosty w warunkach łatwych.

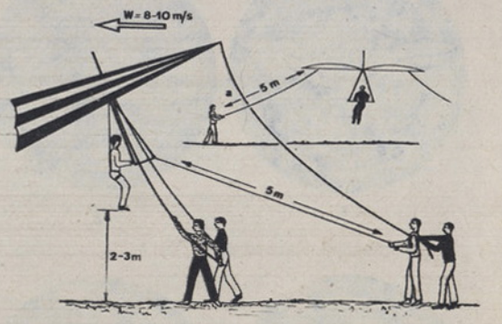
Uwaga: we wszystkich lotach pilot nie wyczepiał się z holu, ale wlókł po ziemi linkę (stylon ⌀ 6 mm). Jest to możliwe w zasadzie przy pokrywie śnieżnej. W tych lotach lina musi być samoczynnie odczepiana tak, aby nie powodowała momentu nurkującego, ani zadzierającego. Prosty sposób wyczepiania pokazano na rys. 6.

Pilot, który przeszedł zaproponowane tutaj przeszkolenie ma już pierwszą orientację w niskich lotach i obycie z lotnią. Nie latając nigdy wysoko, ani w silnej turbulencji, nie był on narażony na niebezpieczny upadek z dużej wysokości, a złe lądowania tłumił skutecznie śnieg; prawie zawsze przy nieprawidłowym lądowaniu pilot wlókł się za lotnią, a nie wpadał w sterownicę, jak to ma miejsce w typowych warunkach letniego szkolenia zboczowego.

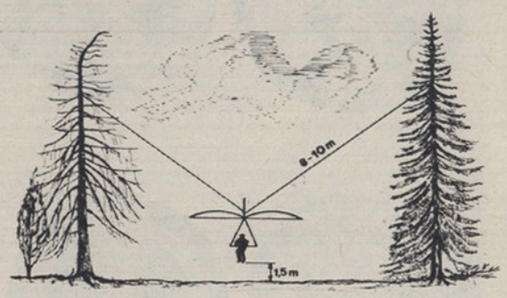
W czasie ponad 50 lotów w takich warunkach nie wystąpiło najmniejsze nawet zadraśnięcie czy nabicie guza u żadnego z 7 uczestników kursu (4 chłopców i 3 dziewczyny). Jedyne zgięcie sterownicy i złamanie kila nastąpiło przy przerzuceniu lotni na plecy poza wykonywaniem lotów.

Natomiast trzeba pamiętać, że pilot po tym elementarnym kursie nie potrafi startować bez pomocy lin. Musi się dopiero tego uczyć. Moim zdaniem, jest to właściwa kolejność, ponieważ pilot opanowawszy start samodzielny, który wykonać może tylko pod wiatr lub z dość stromej góry, nie znajdzie się w podmuchach, bez umiejętności latania w ogóle. Że to niebezpieczeństwo istnieje, dowodzi wielka liczba połamanych sterownic w pierwszych lotach, sporo guzów i nieco połamanych nóg i rąk, w tym lewa ręka niżej podpisanego.

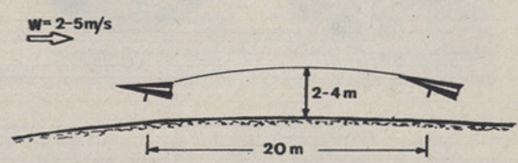
Mgr inż. ANDRZEJ MOLDENHAWER



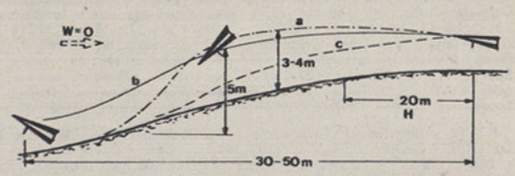
Rys. 1. Lot symulowany przy silnym wietrze: a — asekuracja linkami bocznymi.



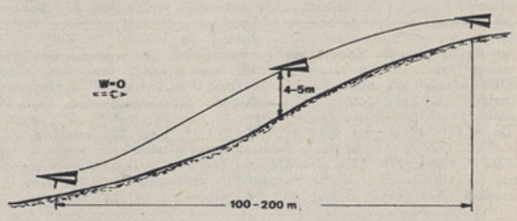
Rys. 2. Zawieszenie lotni do częściowej symulacji lotu.



Rys. 3. Skoki holowane na terenie płaskim.

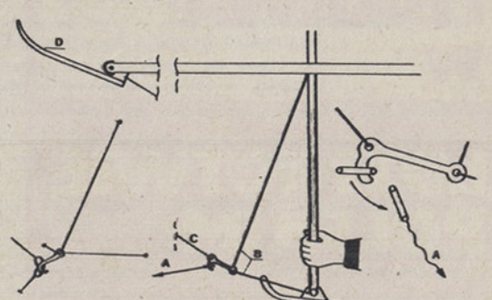


Rys. 4. Krótkie loty ze zbocza z asekuracją boczną: a — lot przeciągnięty, b — prawidłowy, c — skrócony hol.



Rys. 5. Niskie loty ze zbocza bez asekuracji.

Rys. 6. Wiązanie holu do lotni: A — liny holownicze, B — linki trójkąta sterownicy, C — linka dziobowa podtrzymująca hak, D — płoza dziobowa.



ODZNAKA NR 1. Specjalność: mechanik lotniczy. Obowiązuje od 1966 do chwili obecnej (klasa „M" dopiero od 1974). Zatwierdzona: Dz. Rozk. MON Nr 3/73 z 24.02.1973 r., poz. 22 (zawarte w nim Zarządzenie Nr 8 MON z 23.01.1973 r., w sprawie odznak specjalistów wojskowych, wprowadzone w życie z dniem 1.07.1974 r.). **NR 2.** Specjalność: strzelec-radiotelegrafista pokładowy. Obowiązuje jak wyżej. **NR 3.** Specjalność: meteorolog. Obowiązuje jak wyżej. **NR 4.** Specjalność: fotogrametrysta. Obowiązuje jak wyżej. **NR 5.** Specjalność: chemik. Obowiązuje jak wyżej. **NR 6.** Specjalność: mechanik samochodowy. Obowiązywała od 1966 do 30.06.1974. Wprowadzona: Tymczasową Instrukcją Klasyfikowania Specjalistów Lotniczych z 1966 r. Zniesiona: Dz. Rozk. MON Nr 3/73. **NR 7.** Specjalność: służba elektro-gazowa. Obowiązuje jak odznaka Nr 1. **NR 8.** Specjalność: służba samochodowa (kierowca, dyspozytor, kontroler techniczny). Obowiązuje jak odznaka Nr 1. **NR 9.** Specjalność: Wojskowa Służba Wewnętrzna. Obowiązuje od 1974 do chwili obecnej. Zatwierdzona jak odznaka Nr 1. **Uwaga!** Prezentowane odznaki specjalistów klasowych Wojsk Lotniczych i OPK, dzielą się teoretycznie na klasy: 3, 2, 1, M.

NR 10. Specjalność: łącznościowiec. Obowiązuje od 1966 do chwili obecnej. Zatwierdzona: Dz. Rozk. MON Nr 3/73 z 24.02.1973 r. poz. 22 (zawarte w nim Zarządzenie Nr 8 MON z 23.01.1973 r., w sprawie odznak specjalistów wojskowych, wprowadzone w życie z dniem 1.07.1974 r.). **NR 11.** Specjalność: kwatermistrzostwo (laborant MPS, specjalista obróbki metali, magazynier sprzętu technicznego). Obowiązuje jak odznaka Nr 1. **NR 12.** Specjalność: radiotechnik, radiolokator. Obowiązuje jak odznaka Nr 1. **NR 13.** Specjalność: służba inżynieryjna (saper, specjalista budowy lotnisk). Obowiązuje jak odznaka Nr 1. **NR 14.** Specjalność: aparat kulturalno-oświatowy (urzędnik sztabowy tzw. „pisarz", pomocnik z-cy d-cy d/s politycznych, kinotechnik, kinooperator, kinoradiomechanik, maszynista offsetowy itp.). Obowiązuje jak odznaka Nr 1. **NR 15.** Specjalność: topograf. Obowiązuje od 1974 r. do chwili obecnej. Zatwierdzona jak odznaka Nr 1. **NR 16.** Specjalność: służba kwaterunkowo-budowlana. Obowiązuje od 1974 do chwili obecnej. Zatwierdzona jak odznaka Nr 1. **NR 17.** Specjalność: sanitariusz. Obowiązuje od 1974 do chwili obecnej. Zatwierdzona jak odznaka Nr 1. **NR 18.** Specjalność: mechanik uzbrojenia w lotnictwie morskim. Obowiązuje jak odznaka Nr 1. (od 1974 cyfrę „3" zastąpiono czerwoną). **NR 19.** Specjalność: mechanik lotnictwa morskiego. Obowiązuje od 1966 do chwili obecnej (czerwona gwiazda oznaczająca klasę trzecia zamiast cyfry „3" dopiero od 1974). Zatwierdzona: Dz. Rozk. MON Nr 3/73 z 24.02.1973 r., poz. 22 (zawarte w nim Zarządzenie Nr 8 MON z 23.01.1973 r., w sprawie odznak specjalistów wojskowych, wprowadzone w życie z dniem 1.07.1974 r.). **NR 20.** Specjalność: żołnierz przodującego pododdziału. Obowiązuje od 1974 do chwili obecnej. Zatwierdzona jak odznaka Nr 1. Odznaka **Nr 21–24.** Specjalność: szef pododdziału klasy I, II, III, IV. Obowiązuje od 1974 do chwili obecnej. Zatwierdzona: jak odznaka Nr 1. **NR 25.** Specjalność: mechanik w lotnictwie morskim. Obowiązywała od 1592 do 1960. **NR 26.** Specjalność: mechanik uzbrojenia w lotnictwie morskim. Obowiązywała od 1952 do 1960. **NR 27.** Specjalność: wzorowy mechanik lotniczy. Obowiązywała od 1951 do 1958. Zatwierdzona: Dz. Rozk. MON Nr 12/51, poz. 68. **NR 28.** Specjalność: wzorowy strzelec pokładowy. Obowiązywała od 1951 do 1958. Zatwierdzona: jak odznaka Nr 27. **NR 29.** Specjalność wyborowa załoga samolotu bombowego.

GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

58

ANDRZEJ R. JANCZAK

SPECJALIŚCI KLASOWI

ZNAKI MUNDUROWE POLSKIEGO LOTNICTWA WOJSKOWEGO

nasze trasy

korespondencje

WYSTAWA HOBBISTÓW

W dniach od 4 do 9 marca br. była czynna w poznańskim Pałacu Kultury przy ul. Armii Czerwonej wystawa zatytułowana „Czego to ludzie nie zbierają". Organizatorem wystawy był Wielkopolski Klub Hobbistów. Wśród wystawionych m. in. zbiorów odznak i medali Wojska Polskiego prezentowanych przez **Bernarda Michałka, Wiesława Kompfa, Henryka Mikulskiego i Edmunda Kaczmarka**, część wiązała się tematycznie z lotnictwem, natomiast autor tej korespondencji przedstawił zbiór zatytułowany „Odznaki Polskiego Lotnictwa Wojskowego".

Tego rodzaju wystawy są doskonałą okazją do popularyzacji tematyki lotniczej, tym bardziej, że są odwiedzane przez szerokie rzesze społeczeństwa, a szczególnie przez młodzież.

Janusz Palacz

AEROKLUB POZNAŃSKI

W dniach od 18 grudnia ub. r. do 12 marca br. przprowadzono w ośrodku modelarstwa Aeroklubu Poznańskiego przy ul. Marcelińskiej 21 kurs instruktorów modelarstwa lotniczego klasy trzeciej. Program kursu obejmował m. in. budowę modeli: kartonowego, balonu na ogrzane powietrze, szybowca szkolnego „Jaskółka" oraz zagadnienia związane z technologią wykonania i oblatywaniem tych modeli. Powyższe wiadomości przekazali słuchaczom instruktorzy Jan Bury i Józef Ulas, natomiast wykłady z historii lotnictwa polskiego prowadził mgr Marian Gutowski. Zakończenie kursu poprzedziły zawody w kategorii modeli szkolnych „Jaskółka", zbudowanych w czasie przeprowadzonych zajęć. Rozegrano je na lotnisku PLL LOT Ławica. Najdłużej latał model **Waldemara Kopackiego**, a następnie **Marka Włudarczyka i Marka Bauma**. Uhonorowano ich pamiątkowymi pucharami wykonanymi w czynie społecznym, a pierwszych pięciu modelarzy okolicznościowymi dyplomami. 12 marca br. 23 uczestników kursu otrzymało z rąk kierownika Aeroklubu Poznańskiego, Zygmunta Paducha, dyplomy nadające tytuł i uprawnienia instruktora modelarstwa lotniczego. Tak więc poznańskie modelarstwo zostało zasilone nową kadrą, przygotowaną do prowadzenia zajęć w modelarniach.

Janusz Palacz

AEROKLUB OPOLSKI

19 lutego br. odbyło się walne zgromadzenie sprawozdawczo-wyborcze członków Aeroklubu Opolskiego, na którym wybrano nowe władze aeroklubu oraz delegatów na XI Zjazd APRL. Prezesem nowo wybranego zarządu aeroklubu został ponownie mgr **Stanisław Pawlak**, wiceprezesem — gen. **Franciszek Kamiński**, przewodniczącym komisji rewizyjnej — mgr **Jerzy Janicki**, przewodniczącym sądu koleżeńskiego — **Włodzimierz Krzyżanowski**. Delegatami na XI Zjazd Aeroklubu PRL zostali **Jan Radomański i Wacław Kierod**.

Zasłużeni działacze oraz zakłady pracy wspierające działalność aeroklubu otrzymały dyplomy i pamiątkowe patery. Proporczyki z okazji XX-lecia Aeroklubu Opolskiego otrzymali oprócz zaproszonych gości także czynni działacze lotniczych sekcji specjalnościowych. Wręczono 5 srebrnych odznak pilota szybowcowego, jedną diamentową odznakę szybowcową dla **Bronisława Krasnodębskiego** oraz złotą modelarską z trzema diamentami dla **Zbigniewa Jurka**.

W czasie obrad zadeklarowano przekazanie przez jednostkę wojskową samolotu Jak-12 dla potrzeb aeroklubu, zorganizowanie kadry samolotowej juniorów oraz wskrzeszenie tradycji zawodniczych w aeroklubie.

Grażyna Rzepecka

poczta lotnicza

ZAWÓD PILOTA CYWILNEGO

Danuta Mazulewska — Częstochowa. Kobiety nie są przyjmowane do wojskowych szkół lotniczych. Droga do zawodu pilota cywilnego prowadzi przez szkolenie w aeroklubie. Radzimy kontynuować treningi w A, Cz., a po uzyskaniu odpowiedniej licencji — otworzą się być może możliwości spełnienia marzeń. Życzymy wytrwałości. Dziękujemy za życzenia.

Piotr Mankiewicz — Wałbrzych, Ireneusz Stępień — Końskie. Po rozpoczęciu nauki w technikum radzimy zwrócić się do najbliższego aeroklubu. Tylko tą drogą można osiągnąć upragniony cel.

Piotr Żakowiecki — Wąwół, Jacek Zelmanowicz — Szprotawa. Aby zostać pilotem PLL LOT, należy uzyskać odpowiednie przeszkolenie w najbliższym swego miejsca zamieszkania aeroklubie, a potem starać się o pracę w naszych liniach lotniczych.

Andrzej Marciniak — Poznań, Jerzy Born — Wrocław. Innej drogi realizacji zamierzeń nie ma. W aeroklubie można uzyskać licencję pilota zawodowego, która upoważnia do ewentualnego podjęcia pracy w lotnictwie sanitarnym.

SZKOLENIE LOTNICZE

Kazimierz Dziubras — Więciórka. Aby rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie, trzeba ukończyć 16 rok życia i uczęszczać do szkoły średniej ogólnokształcącej lub zawodowej.

Dariusz Płoszański — Łódź. Po dokładne informacje prosimy zgłosić się do **Aeroklubu Łódzkiego — Ośrodka Szkolenia Lotniczego, 93-468 Łódź, lotnisko Lublinek.**

OPISY SZYBOWCÓW

Mieczysław Husan — Osieczek. Zamieszczamy dość często szersze opisy budowy polskich szybowców wraz z danymi technicznymi i rysunkami. Będziemy je publikować w dalszym ciągu, a więc polecamy uważną lekturę naszego tygodnika.

klub "Iskra"

B. G.Rizner, Moskwa I-243, ul. Jaroslawskaja 10 m 21, ZSRR, nawiąże korespondencję z polskimi modelarzami. Chętnie wymieni modele samolotów w skali 1:72, 1:48, 1:72 na silniczki modelarskie i literaturę fachową.

Władimir Dmitriew, Kemerowskaja obł., Kisielowsk 2, ul. B. Dacznaja 64 m. 10, ZSRR, pragnąłby korespondować z polskimi czytelnikami o zainteresowaniach modelarskich. Poszukiwany słownik polsko-rosyjski można nabyć w księgarniach w ZSRR.

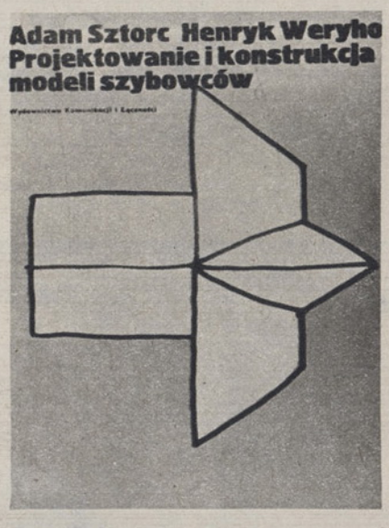
Karel Kršňak, Socialni peče 2768 9/12, 400 11 Usti n/L., CSRS, wymieni modele plastykowe w skali 1:72 i 1:50 na książkę A. Morgały „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945".

NOWE KSIĄŻKI WKiŁ

Adam Sztorc, Henryk Weryho ● PROJEKTOWANIE I KONSTRUKCJA MODELI SZYBOWCÓW ● Wyd. 1, format A4, rys. 237, tabl. 31, str. 172 + 2 wkładki, cena 100 zł.

Aerodynamika i mechanika lotu modeli szybowców swobodnie latających oraz zdolnie sterowanych. Zasady projektowania konstrukcji modeli szybowców z przykładami obliczeniowymi. Rysunki wykonawcze dwóch modeli swobodnie latających.

Odbiorcy: modelarze zaawansowani zrzeszeni w klubach APRL oraz LOK.



BIULETYN AEROKLUBU PRL

NR 541

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekordy krajowe:

REKORDY OGÓLNE

KLASA G-2-c (skoki grupowe) — dzień
Wysokość skoku — 2700 metrów
Wojciech Żugar, Adam Łużny, Marek Szadko, Stanisław Hebel, Ryszard Nawrot, Jacek Szrek, Ryszard Olszowy, Edward Ligocki, Władysław Koźmiński z WKS Śląsk oraz Krzysztof Szymczykowski z Aer. Wrocławskiego — **33,4 s.**
Raków, 7 października 1977 r.

KLASA F-3-A
Odległość w obwodzie zamkniętym modelu samolotu zdalnie sterowanego z silnikiem tłokowym — 40 km
Mirosław Barylski z Aeroklubu Częstochowskiego.
Częstochowa, 18 października 1977 r.

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

125(5100)	**Janusz Szewczyk**	— 5 h 35 min,	1125 m,	58 km	(12.6.77)
126(5101)	**Robert Dehmel**	— 5 h 17 min,	1100 m,	53 km	(15.7.77)
127(5102)	**Andrzej Konopka**	— 6 h 23 min,	1700 m,	72 km	(28.7.77)
128(5103)	**Dariusz Jankowski**	— 5 h 46 min,	1200 m,	55 km	(31.7.77)
129(5104)	**Andrzej Żukowski**	— 5 h 13 min,	1300 m,	55 km	(31.7.77)
130(5105)	**Grzegorz Owczarzak**	— 5 h 28 min,	1050 m,	58 km	(6.8.77)
131(5106)	**Waldemar Matuszewski**	— 5 h 08 min,	1250 m,	55 km	(18.8.77)
132(5107)	**Tomasz Szczot**	— 5 h 18 min,	1175 m,	53 km	(25.8.77)
133(5108)	**Mieczysław Bombała**	— 5 h 24 min,	1350 m,	55 km	(26.8.77)
134(5109)	**Zbigniew Kulesza**	— 5 h 35 min,	1098 m,	64 km	(13.9.77)
135(5110)	**Krzysztof Miziołek**	— 5 h 32 min,	1450 m,	97 km	(17.9.77)
136(5111)	**Adam Wasilewski**	— 5 h 04 min,	1150 m,	64 km	(13.9.77)
137(5112)	**Mirosław Piękny**	— 5 h 18 min,	1650 m,	92 km	(17.9.77)

ZŁOTE ODZNAKI SZYBOWCOWE

30(1092)	**Mariusz Rajewski**	— 5600 m,	304 km	(27.5.1977)
31(1093)	**Elżbieta Koźma**	— 3130 m,	331 km	(27.5.1977)
32(1094)	**Tadeusz Czekajło**	— 3450 m,	312 km	(10.6.1977)
33(1095)	**Krzysztof Mrozowicz**	— 4465 m,	308 km	(13.6.1977)
34(1096)	**Gerard Ciepły**	— 4100 m,	304 km	(21.11.1977)
35(1097)	**Zbigniew Batkiewicz**	— 3250 m,	320 km	(30.9.1977)
36(1098)	**Józefat Szewczyk**	— 3900 m,	300 km	(8.11.1977)

DIAMENTY ZA PRZELOT PO TRASIE ZAMKNIĘTEJ 300 KM

16(1316)	**Jan Bober**	— 303 km	(28.5.1977)
17(1317)	**Dariusz Andrzejewski**	— 319 km	(12.6.1977)
18(1318)	**Leszek Jagodzik**	— 308 km	(22.6.1977)
19(1319)	**Jerzy Garstka**	— 308 km	(22.6.1977)
20(1320)	**Waldemar Matyja**	— 318 km	(19.9.1977)
21(1321)	**Andrzej Rylski**	— 326 km	(19.9.1977)
22(1322)	**Kazimierz Zgoda**	— 350 km	(19.5.1976)

DIAMENTY ZA PRZELOT 500 KM

12(473)	**Witold Wiśniewski**	— 513 km	(28.5.1977)
13(474)	**Stanisław Stachurski**	— 513 km	(28.5.1977)
14(475)	**Krzysztof Zawadzki**	— 505 km	(13.9.1977)
15(476)	**Elżbieta Małkiewicz**	— 510 km	(13.9.1977)

P.O. SEKRETARZA GENERALNEGO AEROKLUBU PRL
płk dypl. pil. Ryszard GRUNDMAN

Sprostowanie: W biuletynie Aeroklubu PRL nr 540 („SP", nr 7 z br.) błędnie wydrukowano nazwiska i imiona członków Aeroklubu Pomorskiego. Powinno być: **98. Gzella Andrzej 99. Jakoniuk Anna, 107. Kochanowicz Zdzisława.** Niniejszym prostujemy i przepraszamy. Pragniemy jednak przypomnieć, że Biuletyny APRL przysyłane są do redakcji przez Aeroklub PRL i za ich treść redakcja nie odpowiada.

Red.

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Tadeusz Malinowski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.
WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

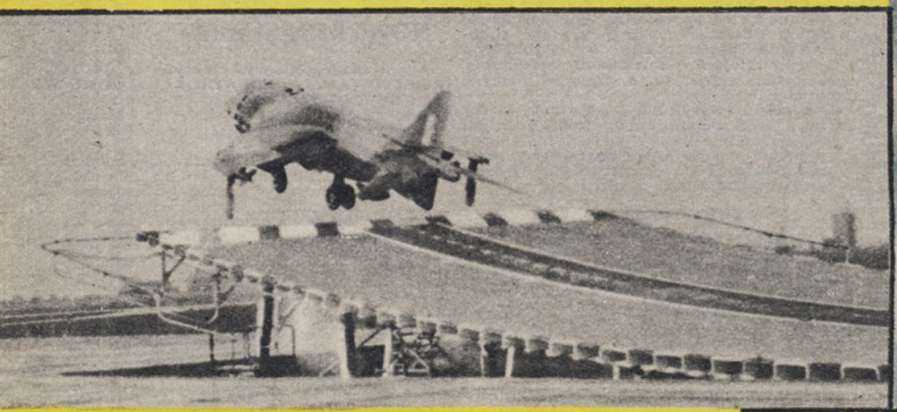
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 10.04.1978 r. S-10. Zam. 2944. INDEKS 37606.

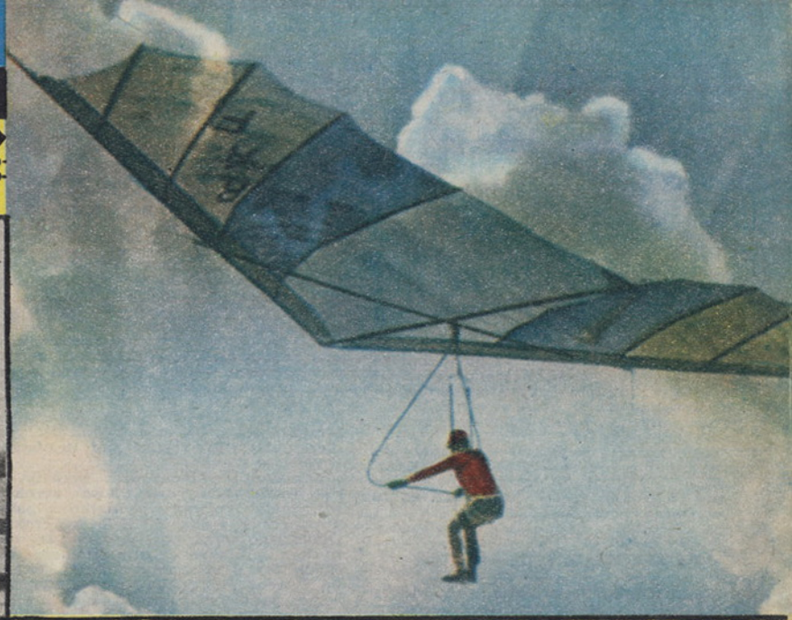
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł za 1 cm² ogłoszeń urzędowych komunikatów 42 zł za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

LOTNIE W ZSRR

Najpoczytniejszy tygodnik radziecki „Ogoniok" zamieścił na okładce zdjęcie lotni wyczynowej pilotowanej przez Aleksandra Uliankina.



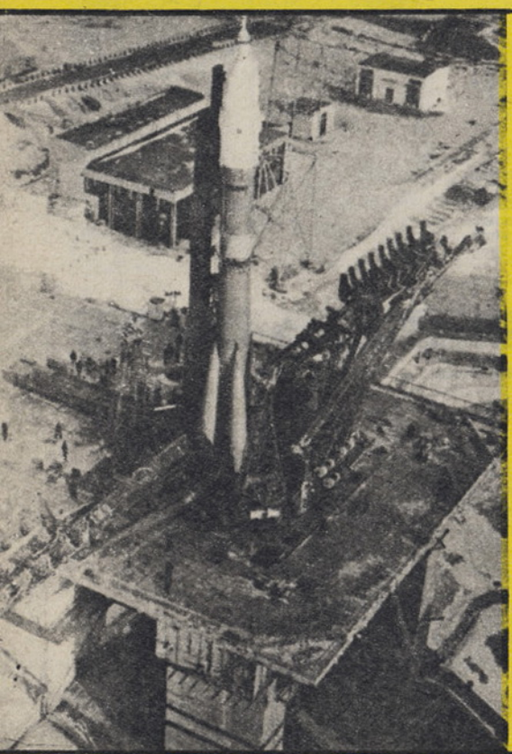


SAMOLOT-SKOCZEK

Pionowzlot „Harrier" po starcie z rozbiegu metodą skoku narciarskiego (o której pisaliśmy w „SP"). Prędkość — 135 km/h, kąt skoczni 12°.

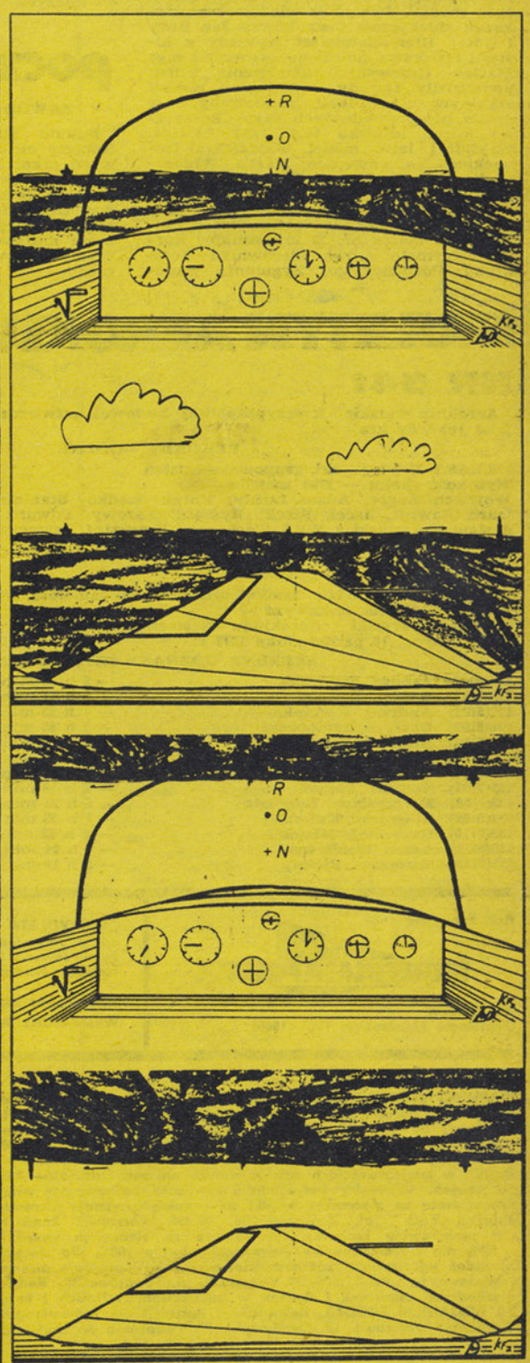
SAMOUCZEK DLA AKROBATÓW

„Symulator" naziemny do samodzielnej nauki akrobacji samolotowej składa się z zestawu tablic rysunkowych pokazujących to co powinien widzieć pilot podczas wykonywania różnych figur. A więc: horyzont, wskazania przyrządów pokładowych i końcówkę płata (spojrzenie przez skrzydło). Uzupełnieniem są tablice pokazujące błędy w wykonaniu figur akrobacyjnych. Na rysunkach: lot normalny i lot odwrócony (u dołu).



PIERWSZA ZAŁOGA MIĘDZYNARODOWA „INTERKOSMOSU"

Statek kosmiczny „Sojuz-28" z załogą międzynarodową A. Gubariew (ZSRR) i V. Remek (CSRS) na płycie startowej kosmodromu w Bajkonurze. Na zdjęciach obok A. Gubariew pomaga V. Remekowi w dopasowaniu ubioru ciśnieniowego „Czibis" oraz obaj kosmonauci we włazie stacji orbitalnej „Salut-6".

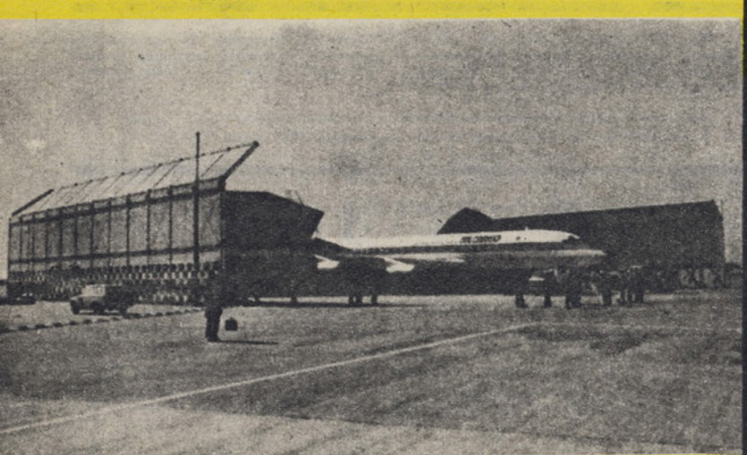


ZNÓW U-2

Amerykański samolot szpiegowski U-2, który po aferze Powersa w 1960 r. stał się samolotem NASA do badań meteorologicznych górnych warstw atmosfery, znów wraca do służby. 20 zamówionych na 1979 r. samolotów U-2 oznaczonych obecnie TR-1 (zwiadowczy taktyczny-1) będzie wyposażonych m.in. w radiolokatory boczne obserwacji umożliwiające wgląd spoza granic państwowych oraz sprzęt do fotozwiadu.

TŁUMIKI HAŁASU

Olbrzymie 4-elementowe osłony służące jako tłumiki hałasu zostały wzniesione w nowym porcie lotniczym Tokio—Narita w Japonii. Pomiary poziomu natężenia hałasu z odległości 700 m wytwarzanego przez odrzutowy samolot pasażerski DC-8 dały następujące wyniki: 120 EPNdB bez osłon i 100 EPWdB z osłonami.



Zdjęcia i rysunki: „Ogoniok", „Air-Cosmos", „Flight", „Aerokurier".